

Fahren

Jährlich um den Namenstag des Heiligen Christophorus findet in Niederösterreich die größte **Autoweihe** des Landes statt. Die lange Tradition geht auf einen Taxler aus Wien zurück.

VON TIMO VÖLKER

Gesegnet sei das Blech und das Chrom

Am 1. Jänner 1928 notierte der „Römische Beobachter“, die führende (und einzige) Tageszeitung des Vatikans, eine „Revolution“: Mit diesem Datum wurde der Betrieb von Pferdefuhrwerken im Vatikan eingestellt. Es war nur eine kleine Meldung, die im Rahmen der größeren Geschehnisse jener Tage vermutlich kaum Beachtung fand.

Und doch hing alles irgendwie zusammen, das Kleine und das Große, der nun beginnende Abriss der Stallungen und die bevorstehende Einigung des päpstlichen Stuhls mit dem italienischen Staat – die Lösung der Römischen Frage nach fast 60 Jahren.

Denn seit 1870, seit dem Ende des über 1000 Jahre währenden Kirchenstaats, dessen Hauptstadt Rom und dessen Herrscher der Papst war, schwelte der Streit zwischen dem Vatikan und dem neu geschaffenen italienischen Staat. Um die Frage auf der Tagesordnung zu halten, kam es zur selbst auferlegten „Gefangenschaft im Vatikan“: Keiner der Päpste – immerhin fünf betraf es in dem Zeitraum – verließ sein Territorium auch nur ein einziges Mal. Bis 1929, als die italienische Regierung (unter Benito Mussolini) die staatliche Souveränität der Vatikanstadt in Rom anerkannte. Dabei ging es auch um viel Geld – und nicht zuletzt um eine eigene Kennzeichen für den Fuhrpark des Vatikans.

Papst Pius XI. mochte Autos, auch wenn es im Vatikan nicht viel zu fahren gab.

Die Einigung war schon im Jahr vor dem Konkordat greifbar. Der Papst würde also bald den Vatikan für eine gepflegte Ausfahrt verlassen können. Und sollte er das in einer Pferdekutsche tun?

Satanszeug. Das Automobil war ein noch junges Geschöpf auf Gottes Erden, und die Kirche war sicherlich auf der vorsichtigen Seite, was die Einschätzung seines Wesens anging, wie bei den meisten Errungenschaften der Moderne.

Aber auch wenn es Stimmen wie den prominenten englischen Vikar gab, der das „verdammenswerte Satanszeug“ dorthin wünschte, wo es seiner Meinung nach herkam, und der von Parlamentsabgeordneten um 1900 „die

gänzliche Abschaffung von Kraftwagen“ forderte: Im Großen und Ganzen hatte die Kirche andere Themen. Es ist keine Enzyklika bekannt, in der das Automobil Erwähnung fände. Und ohnehin begannen sich Autos und Transporter auch im Vatikan einzunisten, weil sie für protokollarische Dienste und für den profanen Alltagsbetrieb dieser Kleinstadt unerlässlich wurden.

Freilich: Papst Pius X., der 1914 starb, „hasste Autos“, wie sein Biograf in einer Notiz festhielt, aber das war eher eine persönliche Angelegenheit: „Der alte Bauer weigerte sich, in irgendein Fahrzeug einzusteigen, das Töff-Töff-Ge-räusche machte.“

Brauch. Die Dinge drehten sich mit seinem Nachfolger Achille Ratti: Papst Pius XI. hatte nachgerade ein Faible für Autos, auch wenn es für ihn kaum mehr mitzufahren gab als durch die vatikanischen Gärten.

Unter Rattis Pontifikat begann der Brauch, dem Heiligen Stuhl Autos zu schenken (wenn die Schenkung denn würdig erschien und akzeptiert wurde). Zuerst waren es Größen der italienischen Autoindustrie wie Fiat-Magnat Giovanni Agnelli, die sich beeilten, mit einem der feineren Modell und großem Bahnhof anzurücken und mit päpstlichem Segen und unter Hinterlassung des Autos wieder abzudampfen.

Ratti mochte den Bianchi Typ 20, war über die technischen Besonderheiten des prächtigen Fiat 525 informiert, bewunderte den sündteuren Isotta Fraschini 8A mit seinem über 100 PS starken Achtzylinder, aber er liebte den sechszylindrigen 1929er Graham-Paige 837, ein Geschenk der dem Papst ergebenen Gebrüder Graham aus den USA.

Dies war das Auto, in dem erstmals wieder ein Papst, nach 59 Jahren, den Vatikan verließ, im Dezember 1929.

Durstig. Mit dem Ereignis, das sich im Jahr 1928 fernab der Heiligen Stadt zutrug, hat das alles nur peripher zu tun. An einem besonders heißen Augusttag, so berichtet die Dorfchronik, tauchte im niederösterreichischen St. Christophen ein Taxifahrer aus Wien auf. Wir vermuten: fest eingestaubt, durstig und hungrig nach der stundenlangen Fahrt über Feld- und Schotterwege durch den halben Wienerwald (heute: 25 Minuten ab Stadtreizung über die A1).



“ Alle eure Autos, ob Benzin, Diesel oder Elektro, brauchen Energie. Aber was braucht eure Seele? ”

KAPLAN PATER SEBALDUS beim Gottesdienst in St. Christophen

Ein Ereignis war ein Automobilist in dem Bauerndorf allemal, aber der junge Lenker namens Viktor Heidrich, der schnurstracks den Pfarrer aufsuchte, hatte auch noch ein kühnes Anliegen. Er erbat kirchlichen Segen für seinen neuen Mercedes 8/38 PS.

Über die erste Reaktion des Pfarrers wissen wir nichts, aber zweifellos hatte der junge Herr aus Wien einiges zu erklären. Heidrich verwies auf den Heiligen Christophorus, immerhin Schutzpatron der Kraftfahrer – dem Pfarrer ein gänzlich neuer Aspekt des ihm an sich vertrauten Heiligen –, er erläuterte die besonderen Gefahren seines Berufstandes, und er verwies auf Frankreich, ihm aus eigener Anschauung bekannt, wo die Praxis der Autoweihe in Christophorus-Orten gang und gäbe wäre.

„In Gottes Namen“, mag der Pfarrer geseufzt haben, „ruft den Mesner, soll er seinen Segen bekommen.“

Der Kaplan achtet Porsche nicht gering: „Stell di a zuwe mit so an schönen Auto!“

Das Schauspiel wiederholte sich im folgenden Jahr mit fünf Autos; 1930 wurden 102 Autos und 48 Motorräder gezählt, und 1933 konnte man in St. Christophen erstmals Großstadtluft schnuppern, weil 2000 Autos einen imposanten Stau produzierten, um den Segen durch Kardinal Innitzer zu empfangen. Und so geht das, mit kriegsbedingter Pause, bis heute.

Einreiten. Als wir an diesem Sonntagmorgen in St. Christophen eintreffen und den nächstbesten Flecken wählen, um unser Auto abzustellen – zufällig ein grüner Porsche 911 –, kommt gerade Pater Sebaldus vorbeimarschiert: „Stell di a zuwe mit so an schönen Auto!“

Er meint die bunte Versammlung von Oldies im Park, ein eklektischer Fuhrpark quer durch die Jahrzehnte bis in die Zeit des Autos verachtenden Papst Pius X. hinein, mit österreichischer Schlagseite, so gut es halt geht: Käfer, Pucheri, Austro Daimler, Mercedes 123.

Der aus dem Stift Heiligenkreuz entsandte Kaplan ist auf dem Weg zur Kirche, an der die Prozession mit Gemeindegliedern, Ministranten und Blasmusikkapelle ihren Ausgang nimmt. Die Geistlichkeit reitet ein: der Dorfpfarrer im Fond eines Austro Daimler aus den 1930ern, Pater Sebaldus, der als traditioneller Gast

die Messe im Park halten wird, ist Beifahrer im offenen Procter, ein rein elektrisches US-Fabrikat von 1902.

Nun trägt Autoverehrung ja zu weilen religiöse Züge, aber jedweden Fetisch will hier nicht gedient sein. Der

Bürgermeister mahnt die Verantwortung an, die der Fahrzeugschlüssel mit sich bringt, „nicht nur Freiheit“. Er sei ein Symbol für Entscheidungskraft, „denn es gibt Szenarien, in denen Übermut entsteht und böser Wille“.

Sind nicht auch Käfer Geschöpfe Gottes? Pater Sebaldus, aus dem Stift Heiligenkreuz entsandt, spendet in St. Christophen seinen Segen. Skarwan

land
opa
ind
erreich
in
tschaft
enzen
illeton
rt
atte
in Geld
htspanorama
ichichte
sen
novation
nobilien
ngement
arriere
jung
se

Unabhängiger Qualitätsjournalismus.
Bürgerlich-liberal.
Die Presse
Seit 1848

Vor.



Ausland
Europa
Inland
Österreich
Wien
Wirtschaft
Finanzen
Feuilleton
Sport
Debatte
Mein Geld
Rechtspanorama
Geschichte
Wissen
&Innovation
Immobilien
Management
& Karriere
Bildung
Reise

Die Presse
Die Presse am Sonntag
Schaufenster
Spectrum
Fahrtstil
Geschichtsmagazin
Kulturmagazin
Gesundheitsmagazin
Die Presse im Ersten
UniLive
Private Banking
Luxury Estate
Luxury Living
Luxury Times

Sonntagsauto



Mit dem Papst durch dick und dünn (und Attentat)

Anfang der Fünfzigerjahre schrieb das italienische Verteidigungsministerium die Lieferung von Aufklärungsfahrzeugen für das Heer aus. Fiat und Alfa Romeo, die beiden wichtigsten italienischen Hersteller, präsentierten 1951 ihre Vorschläge. Der Fiat wurde von der Armeeführung gegenüber dem Konkurrenten vor allem wegen der geringeren Wartungskosten bevorzugt.

Das neue Geländeauto sollte „Alpina“ heißen, als Hommage an die Kletterfähigkeiten des Allradlers, doch wurde daraus in Anspielung auf den ländlichen Einsatz „Campagnola“. 1974 präsentierte Fiat eine Neukonstruktion als „Nuova Campagnola“. Ein weiß lackiertes Exemplar schenkte Fiat 1980 dem Heiligen Stuhl, es diente fast dreißig Jahre lang als Papamobil für Johannes Paul II. und Benedikt XVI. Es war auch das Auto, in dem sich der Papst während des Schussattentats befand, im Mai 1981 auf dem Petersplatz. Demonstrativ zeigte sich Johannes Paul II. nach seiner Genesung wieder in dem Fiat der Öffentlichkeit, aber die Zeit der solcherart ungeschützten Papamobile war dennoch abgelaufen. **TIV**

Der Pater, der ein fescher junger Mann ist, spaziert wohlgenut durch die Fahrzeugreihen, hält still für Fotos und verteilt Segen über Motorhauben, während der Mesner gerührten Besitzern das Körberl für den Obolus reicht.

Vor dem Alfa Romeo taucht die Frage auf. „Gangert's auch Italienisch?“ Der Kaplan stutzt. „Darf's auch Lateinisch sein?“ Ja, Latein geht.

Fiat Nuovo Campagnolo, 1974–1987

TACHO
Sackgasse E-Truck
Auch die Zwangsmaßnahmen, die die EU-Kommission für Firmenflotten ausheckt, werden vor allem einen Effekt haben: Es werden immer weniger Autos verkauft, der EU-Automarkt schrumpft und schrumpft – bei steigenden Marktanteilen chinesischer Marken. Das lässt sich bei Lkw wiederholen: mit Milliarden für Megawatt-Ladesäulen statt Wasserstoff als Alternative.

COMPLIANCE-HINWEIS

Die Reisen zu Produktpräsentationen wurden von den Herstellern unterstützt. Testfahrzeuge wurden kostenlos zur Verfügung gestellt.



„Den Sprit in der Seele entfalten“: Auch der Altrockler und sein Feuerstuhl bekommen den Segen des Kaplans ab. Jürgen Skarwan

Die Presse