

Grosse Badenfahrt 1947

Autor(en): **Mächler, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **23 (1948)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322226>

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.

Die Badenfahrt



Die Herausgabe der Badener Neujahrsblätter wurde in verdankenswerter Weise von folgenden Behörden, öffentlichen Institutionen und Firmen unterstützt: Behörden der Stadt Baden / Kur- und Verkehrsverein Baden-Ennetbaden / Aarg. Hypothekenbank Baden / A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden / Gewerbekasse Baden / Motor Columbus A.-G., Baden / Nordostschweizerische Kraftwerke, Baden / A.-G. Oederlin & Cie., Baden.

Die Kosten für die Illustration der Badenfahrt-Aufsätze hat das Organisationskomitee der Badenfahrt 1947 übernommen; die für die Bebilderung des Aufsatzes über die Grabung an der Römerstrasse die Museumskommission Baden.

Verantwortliche Redaktion:

Dr. P. Haberbosch, Baden und Dr. J. Killer, Ennetbaden

Grosse Badenfahrt 1947

von ROBERT MÄCHLER

Jubiläumsdämmerung

Sobald das Kriegsende an solches wieder zu denken erlaubte, stand es fest, dass die Hundertjahrfeier der ersten schweizerischen Eisenbahn (Zürich - Baden 1847) hierorts würdig begangen werden sollte. Nicht umsonst ist unser Bahnhofvorstand, Karl Schultheis, zugleich Vorstandsvorstand des Kur- und Verkehrsvereins. Seit anfangs November 1945 mahnte das Bronzerelief der Spanischbrötlibahn, das Walter Squarise für den neuen Bahnhofbrunnen geschaffen hatte, an das Jubiläumsdatum. Einen Monat später bildete sich das Organisationskomitee. Seine endgültige Zusammensetzung war folgende:

K. Schultheis (Präsident); Stadtrat U. Vetsch (Vizepräsident und Präsident des Subkomitees für Propaganda und Empfänge); Direktor Th. Zambetti (Vizepräsident und Präsident des Subkomitees für Beleuchtung); Notar K. Steidel (Sekretär); Hans Ott (Ausstellung in der Stadthalle); Architekt W. Bölsterli (Bauten und Dekoration); Dr. P. Haberbosch (Festzug); Arnold Bachofen und E. M. Schwaller (Finanzen); Dr. K. Surläuly (Presse); Stadtrat A. Büchi (Polizei und Quartier); Dr. W. Notter (Unterhaltung im Kursaal); E. Reinle (Verpflegung); Dr. A. Bärlocher; Dr. E. Wanner.

Im vornherein hatte man zu beachten, dass dieses Fest keine bloss lokale Angelegenheit war. Am oberen Ende der ersten schweizerischen Bahnstrecke lag das grosse Zürich, mit ihm musste man sich bezüglich des Haupttages ins Einvernehmen setzen. Das Kernstück der hiesigen Veranstaltungen, der Festzug, durfte nicht mehr so betont lokalhistorischen Charakter haben wie an den Badenfahrten von 1923 und 1937. Lange voraus waren die Wanderausstellung der Bundesbahnen und die Fahrten der rekonstruierten Spanischbrötlibahn als Bestandteile des Badener Programms gesichert. Die Ausstellung der Eisenbahn-Modelle begann ihre Wanderung durch die Schweizerstädte am 9. April 1947 in Bern. Der Jubiläumszug, dessen Wagen im Herbst des Vorjahres

die Probefahrt bestanden hatten, verkehrte vom 19. April an auf verschiedenen SBB-Strecken.

Und das Vehikel «Grosse Badenfahrt 1947» kam in Gang, dem Tempo nach gleichsam die hundertjährige Entwicklung der Eisenbahn in Zeitraffer-Manier wiederholend: anfangs etwas gemächlich, dann unter gesunden Fieberzeichen der Höchstgeschwindigkeit einer modernen BBC-Lokomotive zustrebend. Führungen durch den Bahnhof Baden weckten vom Frühjahr an das Interesse für das Jubiläumsthema. Die Knabenmusik spielte an ihrer Fünfundzwanzigjahrfeier im Mai bereits den Badenfahrt-Marsch ihres Dirigenten Werner Neukomm. Der Sitzungen des Organisationskomitees und seiner Unterabteilungen waren viele. Die ehemaligen Tagsatzungsherren hatten es wahrscheinlich nicht so streng wie unsere Komitierten von 1947. Dafür brachten diese aber auch ein Fest zuwege, wie es Baden wohl nicht mehr erlebt hat seit den Tagen des Europäischen Friedenskongresses von 1714.

«Baden ist ein' schöne Braut . . .»

Diesen Vers aus dem Spottlied von 1712 trachtete die ganze Bevölkerung auf eine Weise wahr zu machen, dass es nichts mehr zu spotten gab. Wegleitung bot das Dekorationskomitee unter dem Vorsitz von Architekt Walter Bölsterli. Vor allem regte es zu einem reichen Blumenschmuck der Häuser an. Nicht nur eröffnete es unter der Losung «Baden in Blumen» einen Wettbewerb, sondern klärte an Vortragsabenden und mittels der Presse über zweckmässige Wahl und Pflege der Pflanzen auf. «Bern in Blumen» mit seiner zehnjährigen Tradition konnte als Vorbild dienen. Fenster Simsse, Balkone und Terrassen prangten bald in den schönsten Farben der Sommerflora. Damit nicht zufrieden, liessen viele Hauseigentümer die Fassaden putzen. In der Altstadt folgten sie grossenteils den Anregungen von Dr. Haberbosch zur Erneuerung der Häusernamen und zugehörigen Malereien. Gegen einige dieser Hausmalereien wurden dann kunstrichterliche Presse-Attacken geritten. Ob Kunst oder Kitsch, der gute Wille der Auftraggeber ist jedenfalls zu loben. An einzelnen Häusern waren Handwerker und Künstler sozusagen bis zum letzten Augenblick vor Festbeginn tätig. Beträchtliche Liebesmühe wandten die Ladenbesitzer auf, um in ihren Schaufenstern, gemäss Parole des Komitees, etwas

Biedermeierisches oder sonstwie Altertümliches zu zeigen. Der Uhrenladen tat es nicht unter einer Wanduhr aus der Zeit Karls des Kühnen, für das Schreibmaschinengeschäft hatte schon ein Modell von 1889 museale Geltung, der Zuckerbäcker hielt chronologisch die goldene Mitte und fabriizierte Spanischbrötli, als müssten diesbezügliche Rekorde der Biedermeierzeit gebrochen werden. Sogar mit Verkleidungen der ganzen Schaufensterfront wurde der Vortäuschung eines traulichen Biedermeierstädtleins nachgeholfen. Kunstgewerblich geübte Frauenhände wurden im Stillen zu einer Art Perpetuum mobile und häuften Warenlager für den Badenfahrt-Verkauf, den die bewährte Frau Kaegi organisierte.

Die Städtischen Werke liessen Brunnen renovieren und künstlerisch schmücken. Ihr Direktor Zambetti bereitete als Präsident des Subkomitees «Beleuchtung» die Oellampen für die Weite Gasse sowie anderen nächtlichen Lichtzauber vor. Aus den Verhandlungen des OK sickerte bald Positives, bald Negatives betreffend die Anleuchtung des Stadtturmes durch. Sie kam dann nur in bescheidenem Ausmass zustande, und die Festnächte waren trotzdem wunderbar.

Diverse Hors d'oeuvres

Baden war bereit. Abteilungsweise zog die Jury des Blumenwettbewerbes aus, nach bestem ästhetischem Gewissen Noten zu machen. Die Spanischbrötlibahn von 1937 erstand aus zehnjährigem Dornröschenschlaf und bewies ihre Verkehrstüchtigkeit vorerst auf Probefahrten. Um frühzeitigen Massenabsatz der Festplakette von Carl Pavelka — runde Ausgabe fürs erste Wochenende — mühten sich Pfadfinder und Schüler.

Gleichsam im Vorhof des Festtempels warben gelehrte, künstlerische und poetische Erzeugnisse um die Gunst der Empfänglichen. Es erschien die Jubiläumsschrift «Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden, 1836—1847» von Dr. Rolf und Dr. Margrit Leuthold, ein aus Archiven und anderen Quellen fleissig und liebevoll zusammengetragenes historisches Mosaik, wertvoll besonders durch die Wiedergabe aufschlussreicher Aeusserungen der Eisenbahnpioniere und für den Badener Leser durch die ausführliche Darstellung der hiesigen Vorgänge. Eine Auswahl der wichtigsten Urkunden, die den Verfassern den Stoff geliefert hatten, war in der Folge zusammen

mit Bildern und sonstigen dokumentarischen Gegenständen als eisenbahngeschichtlicher Teil der Jubiläumsausstellung im Landvogteischloss zu sehen. Zur andern Hälfte bestand diese in alten Ansichten der Stadt und der Bäder, von Sebastian Münster bis Mayer-Attenhofer, Blättern, die teils aus Beständen des Museums, teils aus der einzigartigen Sammlung von Apotheker F. X. Münzel stammten. Besondere Vitrinen waren dem alten Stadttheater, dem Familienkreis um David Hess und den Stichen seiner «Badenfahrt» eingeräumt. Zu beiden Teilen gehörte je ein literarisches Anhängsel, einerseits abschliessend mit der genannten Bahngeschichte, andererseits mit der ungefähr gleichzeitig fertig gewordenen Monographie «Die Thermen von Baden» von Dr. Ulrich Münzel, einem für die künftige Erforschung unserer Heilquellen grundlegenden Werke.

An dieser Stelle seien auch die drei Serien Altbaden-Postkarten erwähnt, welche die Theaterstiftung herausgab, Reproduktionen von Bildern aus der Sammlung Münzel. Für den Zweck der Stiftung, das seit langem erstrebte neue Theater, war freilich nicht nur der Ertrag dieser Karten, sondern im vornherein der Löwenanteil vom gesamten Badenfahrt-Ueberschuss bestimmt. Und der sollte nicht mager ausfallen!

Am Morgen des ersten August-Sonntags wurde die Ausstellung im Landvogteischloss eröffnet, am Abend des gleichen Tages sah man auf dem Kurplatz quasi das dramatische Pendant dazu, das Jubiläumsspiel «Spuk um die Spanischbrötlibahn». (Verfasser: Robert Mächler. Die Redaktion.) Im Winter 45/46 geschrieben, war das Stück mehr als ein Jahr lang teils ein Sorgen-, teils ein Stiefkind des Festkomitees gewesen. Auf Grund eines heroischen Entschlusses der «Badener Maske» wurde es dann innert vierzehn Tagen in Parforce-Proben einstudiert. Die Ausgestaltung zum wirkamen (vom Verfasser nicht vorgesehenen) Freilichtspiel war grossenteils das Verdienst des Regisseurs, Direktor Dr. Kachler, auf dessen Absichten Kapellmeister Richard Neumann die musikalischen Zutaten abstimmte. Erstaunlich war, dass eine kleinstädtische Laienspieler-Vereinigung die meisten der ungefähr dreissig Sprechrollen überdurchschnittlich gut zu besetzen vermochte.

Im Vorfeld der grossen Tage wickelte sich sinngemäss auch der Empfang der Presse ab. In stattlicher Vertretung versammelte sie sich am Dienstag der erwartungsvollen Woche im besseren Wartsaal des schön herausgeputzten Bahnhofes.

Herr Schultheis flösste der Reporter-Elite das Vorgefühl eines echt volkstümlichen Festes ein. Dessen geschichtlichen Sinn veranschaulichte an Ort und Stelle das Wandgemälde von Carl Pavelka, ein farbenfrohes Gegenstück zum strengen Bronzerelief von Squarise. (In den Papeterien war übrigens eine dritte künstlerische Fassung der Spanischbrötlibahn, eine Radierung von Marthe Keller-Kiefer, zu haben.) An der zweiten Station, im Tagsatzungssaal, atmete man erst recht historische Luft. Der Chef des Pressekomitees, Rektor Dr. Karl Surläuly, krönte hier die Taten seines Ministeriums mit einem Extrakt der Badener Geschichte in schlankster Wortgestalt. In der «Au» bekam man vorläufig einen Dinosaurier der Eisenbahngeschichte, die von einheimischen Technikern rekonstruierte Brunton-Lokomotive, und die elektrische Micky Mouse-Loki auf dem Stauwehr zu Gesichte. Der Kurssaal bot wieder Kunstgenuss mit den grosszügigen, stimmungsreichen Dekorationen des Malers Paul von Rotz. Stadtrat Vetsch, Präsident des Empfangskomitees, ergänzte die Charakteristik Badens nach der industriellen Seite. Weitere Reden und Genüsse bestrickten die Presselöwen vollends.

Die Früchte zierten am Wochenende die grössten Bäume des schweizerischen Blätterwaldes sowie die gleichfalls hochzuschätzenden nachbarlichen. Die andern bedienten sich, soweit Sympathie und Interesse reichten, der Sendungen unseres Pressekomitees. Dessen fachmännische Mitglieder, Dr. August Bärlocher und Dr. Eugen Wanner, hatten in ihren Tageszeitungen die Festnotizen längst unter besonderer Rubrik erscheinen lassen und markierten nun den Beginn der «Großen Badenfahrt» mit reichhaltigen bebilderten Sonderbeilagen. Die Festreportage, um dies vorwegzunehmen, schoss ungeachtet der Hitze gehörig ins Kraut. Mehrfach kam sogar der Pegasus in Schwung — Tenor: «Z'Bade gohts zue wie im hölzige Himmel . . .» — und die Schriftstellerin Lina (Wermelinger-) Schweizer war so kühn, eine Erzählung zu schreiben, die in den Festtagen selber spielte und zu eben dieser Zeit im «Badener Tagblatt» erschien.

Neben den Musen ist Mammon ehrend zu beachten. Von den goldenen Badenfahrt-Talern, die man für 200 Fränkli bei den Banken erstehen konnte, war die erste Auflage (1000 Stück) schon kurz nach Mitte Juli ausverkauft. Der Verdienstorden für diese weitaus ertragreichste aller Badenfahrt-Aktionen gebührt Emil M. Schwaller, der das Finanzministerium in vorgerückter Stunde von dem leider erkrankten

Arnold Bachofen übernahm und aufs beste verwaltete. Der Silbertaler, gleich dem vierzigmal teureren Bruder nach Entwurf von Carl Pavelka geprägt, fand seine Liebhaber in noch weiteren Kreisen.

«Isebähnli»

Der Publizitätsdienst der Bundesbahnen hatte seine Wanderausstellung mit bekannter Sorgfalt organisiert und gewann am Chef unseres Ausstellungskomitees, Hans Ott, einen Partner, der für einen extragrossen Badener Erfolg alle Gewähr bot. Einen Tag vor dem Fest war die Schau in der geräumigen Stadthalle fertig eingerichtet. Der ordentliche Bestand umfasste mehr als 150 Modelle, dazu kam eine Anzahl interessanter Arbeiten von Badener Ingenieuren. Eine Spanischbrötlibahn, nun in liliputanischer Ausführung, gab es auch hier. An sie reihten sich die weiteren Altertümer der schweizerischen Eisenbahngeschichte an, den Originalen gewissenhaft nachgebildete Lokomotiv- und Wagentypen, darunter die erste elektrische Vollbahn-Lokomotive Europas, von Brown, Boveri anno 1899 für die Emmental-Bahn gebaut. Die Bergbahnen nahmen als hochentwickelte Spezialität unseres Alpenlandes den geziemenden Raum ein. Modelle von Tunneln, Viadukten, Kraftwerken usw. machten die landschaftlichen Probleme der Verkehrstechnik noch anschaulicher. Aufmerksam folgten die Besucher, vor allem die technisch interessierte Jugend, den Vorführungen von elektrischen Signal- und Weichenanlagen. Die Wände waren mit Werbeplakaten der Eisenbahnen, ebenfalls in historischer Folge, tapeziert. Vielleicht noch stärker als bei den Maschinen spürte man auf diesem ästhetischen Gebiete den Wandel der Zeiten. Auf der Bühne aber stand das Nachbild eines stolzen Menschenwerkes aus vortechnischer Zeit, das exakt gearbeitete Modell der ehemaligen Festung Stein, das Architekt A. Welti für den Festzug von 1937 angefertigt hatte. Der anziehende Aussenschmuck, das mächtige Flügelrad-Signet über dem Eingang der Halle, war eine Arbeit von Graphiker Martin Gebhart. — Wer es mit dem Studium der Eisenbahngeschichte ernst nahm, versäumte auch den Gang zum Güterbahnhof nicht, wo die älteste noch vorhandene Lokomotive der Schweiz, die 1858 für die Centralbahn gebaute «Genf», aufgestellt war.

Baden-Zürich-retour

«Wettervoraussage nicht schlecht», verkündete das «Badener Tagblatt» vom 8. August. Aber kaum ein Wetterprophet hätte vorauszusagen gewagt, dass sich die ganze zwölf-tägige Badenfahrt unter einem Festhimmel ohne ernstliche Trübung abspielen würde. Zufrieden, dass das Orakel zunächst für den «Offiziellen Tag» günstig lautete, genossen die Badener am Freitagabend reinste Vorfreude im Anblick des von Flaggen, Blumen und mannigfaltigen Biedermeiereien strotzenden Städtleins. Eindrucksvoll war die vom Komitee angeordnete Beflaggung unterhalb des Bahnhofs, auf dem Schlossbergplatz und auf der Hochbrücke. In feierlicher Beleuchtung ragten der Stein, die Stadtkirche und der Schar-tenfels, traulich spendeten die Oellampen ihr bescheidenes Licht.

Der Morgen des grossen Tages war hierorts noch immer Vorstadium, teils von werktäglicher Beschäftigung, teils von behaglicher Bummelei, teils von letzten Vorbereitungen ausgefüllt — mit offiziellen Strapazen gesegnet nur für das Organisationskomitee, die behördlichen Ehrengäste und den zugehörigen Flor von Biedermeierdamen. Dr. Walter Berchtold, Direktor des Kreises III der S.B.B., begrüßte die auserwählte Reisegesellschaft — neben den städtischen auch die kantonalen Behördevertreter — im Wartsaal zweiter Klasse. Nach halb acht Uhr hallten Böllerschüsse vom Schloss Stein. Der Jubiläumszug, die rekonstruierte Spanischbrötlibahn, dampfte los unter begeisterter Anteilnahme einer dichtgedrängten Volksmenge. Ausser den Passagieren hatte er Briefpost mit Sondermarken und Sonderstempel zu befördern. In einem der offenen Wagen spielte die Eisenbahnermusik Zürich. Sie wurde an den Stationen des Limmattals jeweilen abgelöst durch die einheimischen Korps, welche die kurzen, blumen- und fahnenprangenden Begrüssungszeremonielle musikalisch umrahmten. Einige Minuten nach der Ankunft in Zürich traf daselbst auch der Berner Gästezug mit Bundesrat Celio, General Guisan und andern Prominenten ein.

Der Tonhallsaal war Stätte des Jubiläumsaktes. Bundesrat Celio gedachte des bedeutsamen Zusammenhanges der Jahre 1847 und 1848, der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahnstrecke und der Annahme der bundesstaatlichen Verfassung. Er dankte dem Schweizervolk für seine Leistungen zugunsten der Bahnen und sprach vom Wert des

allgemeinsten Verkehrsmittels in einer friedlichen Völkerwelt. In geschichtlichen Rückblicken und Umschreibungen der Aufgaben von heute und morgen ergingen sich ferner Dr. W. Meile, Präsident der Generaldirektion der S.B.B., Dr. E. Branger, Direktor der Rhätischen Bahn und Präsident des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten, und Prof. Dr. A. Rohn, Präsident des Schweizerischen Schulrates (E.T.H.). Die Vertreter der Zürcher Regierung, der ausländischen Bahnen und der eidgenössischen Räte ergriffen das Wort beim Bankett im Kongressaal. Die Kostümierten durften dann im Dreissigkilometer-Tempo nach Baden zurückrollen, die andern machten per Leichtschnellzug den Umweg über Oerlikon-Otelfingen. Vor Wettingen kamen sich die beiden Züge, der nachgebildete hundertjährige und der moderne, ins Blickfeld — grossartig sinnbildhafte Begegnung von Vergangenheit und Gegenwart. Den Vortritt ab Wettingen hatte der Gästezug.

«Vom Lastenträger zur Spanischbrötlibahn»

Inzwischen hatte man in Baden nicht geschlafen. Im Laufe des Vormittags war das Strassenbild bunter und bunter geworden, nicht nur von Fräcken und Reifröcken des Biedermeiers, sondern von Kostümen aus mehreren Jahrtausenden und verschiedenartigsten Völkerschaften. Das Ländlischulhaus diente als Schmink- und Perücken-Zentrale. Hier und dort tauchten auch schon die den Völkern und Zeiten zugeordneten Vehikel auf. All das trippelte und trappelte, rollte und ratterte in der Mittagsglut nach der Schönaustrasse und Seminarstrasse hinaus und begab sich in Stellungen, wie sie das Zürcher Heer, das anno 1712 von hier aus Baden belagerte, zweckmässiger nicht beziehen konnte. Die Invasion der Stadt durch das Defilee der leibhaftigen Verkehrsgeschichte war vom Polizeikomitee unter der Oberleitung von Stadtrat Büchi und Wachtmeister Studer genauestens vorbereitet worden. Von 13.00 bis ca. 19.00 wurde der Durchgangsverkehr vom Stadttinnern ferngehalten und planmässig umgeleitet. Längs der Festzugsroute, besonders an den Hauptstrassen, wo das OK lange Sitzbänke — nach dem Initianten «Zambetti-Bänke» genannt — aufstellen liess, schwollen die Zuschauermassen bald nach Mittag gewaltig an. Die Plakettenverkäufer, von H. Herzog dirigiert, taten mit Luchsaugen ihre Pflicht.

Der Festzug «Vom Lastenträger zur Spanischbrötlibahn», der gegen 3 Uhr den Stadtkern erreichte, war das Ergebnis einer Unsumme von geistiger und handwerklicher Anstrengung. Dr. Paul Haberbosch, der mit biedermeierlichem Anstand an der Spitze schritt, konnte sich in dieser Stunde der gelungenen Verwirklichung einer grossartigen historisch-technischen Konzeption freuen. Sein Generalstab bestand aus Angehörigen der technischen Berufe, und solchen musste es naheliegen, die Geschichte des Transportwesens nicht rein chronologisch darzustellen. Nach mehreren Dispositionen, die nicht ganz befriedigten, erschien der Vorschlag von Ing. W. Lüthi als Ei des Kolumbus: die Haupteinteilung geschah nach den physikalischen Kriterien des Tragens, Schleppens und Fahrens. Von diesem wurde als vierter Teil das Jubiläumsobjekt mit seinem Drum und Dran ausgeschieden.

Zunächst ein Blick auf das, was sich ausserhalb des Themas hielt: die berittene Spitzenmannschaft, drei elegante Herrenreiter und die Träger der Kantonsbanner umfassend; dann die Musikkorps von Baden und Umgebung (ausgenommen die historifizierte «Badenia») sowie hiesige und auswärtige Trachtengruppen, die den vier thematischen Abteilungen als klang- und farbenfrohe Vorhuten zugewiesen waren. Der eifrige Einsatz der Jungen, der Knabenmusik und der Handorgelklubs, sei nicht vergessen.

Bautechniker M. Bergmaier hatte bei der Gestaltung des ersten Teils, «Tragen», auf grösstmögliche historische Treue gehalten. Dem Herkules, der sinnbildhaft den Steinblock buckelte, folgten die Pfahlbauer mit ihrem urzeitlichen Lebensbedarf, diesen — fast allzu kühner Sprung — die Griechen mit ihrer Säulenlast. Charaktervolle Bilder aus der Heimatgeschichte waren die Gruppe um König Albrecht, die mit Sauntieren südwärts marschierenden Badener Söldner von 1425, die Fahnenräger, Tambouren und Musketiere von 1600 und der bunte Schwarm, der mit pittoresken Warenlasten hinter dem Landvogt her an die Zurzacher Messe zog. Als hübsche Zwischenspiele begrüsst man die drei berittenen Badener Mareien, die Sänften und die Alpenreisenden der Goethezeit. Volkskundliche Idyllen aus dem Wallis, dem Tessin und Andalusien bildeten die gemütliche Nachhut.

Die technisch besonders heikle Aufgabe, die verschiedenen Arten des Schleppens sinnfällig zu machen, war unter der

Leitung von Architekt A. Welti gemeistert worden. Primitive Formen des Schleppens zeigten der Jüngling, der den Steinblock des Herkules auf Aesten, und der Hund, der eine Last auf Schleifstangen hinter sich herzog. Als riesigstes Möbel des ganzen Festzuges folgte Eduard Spoerris Pharaonenstatue, von ägyptischen Sklaven auf einem Holzschlitten fortbewegt. Dahinter kamen allerlei Schlittengefährte aus neuerer Zeit. Den Wildheuer, der den Hörnerschlitten manövrierte, brauchte der Polarforscher, der neben dem Hundeschlitten herging, um das heisse Tagwerk nicht zu beneiden. Das anhangsweise hier eingefügte Wassertransportwesen eröffneten rotblusige Wolgaschlepper. Mit ihrem Riesenkahn kontrastierte das heftig feuernde Kriegsschiff aus der Zeit des Alten Zürichkrieges, wiederum von einem friedlichen Limmatschiff gefolgt.

Der Beschaffung des mannigfachen Rollmaterials für den dritten Teil, «Fahren», hatte sich energisch und erfolgreich Ing. W. Lüthi gewidmet. Staunenswert war der vorüberziehende Formenreichtum des rollenden Beförderungsmittels. Vom walzenrädri gen Wägelchen, auf dem nun der Steinblock von Kinderarmen bewegt wurde, reichte er bis zur bizarren Brunton-Lokomotive von 1813, vom helvetischen Ochsenge span bis zum urgrossväterlichen Rösslitram, vom prächtig verzierten römischen Reisewagen bis zum hochbeladenen Fuhrwerk des Königs Gambrinus. Hier der umfängliche Kauf fahrteiwagen des Mittelalters, dort die zierliche Brautchaise Napoleons III. — der von muntern Melodien umschwirrte Zigeunerwagen unweit vom achtspännigen Steinfuhrwerk — der komödiantisch belebte Thespiskarren im Gleichtakt mit dem stillen Schlierener Botenwagen — in den Kutschen feine Biedermeierpärcchen, zu Fuss derbe Scherenschleifer — und als Vortrab eines längst ausrangierten Badener Hotel omnibus' die unermüdlich heineschlenkernden Jünger des Freiherrn von Drais.

Den vierten Teil, die Illustration des eigentlichen Jubiläumsthemas, betreute Ing. W. Siegwart, ein gewiegter Eisenbahnmodellbauer, unter Mithilfe von Hugo Humbel. Mit freudestrahlenden Biedermeierli gefüllt, rollte die Kinder-Spanischbrötlibahn daher, eine Leihgabe des «Verkehrshaus es der Schweiz». Mancherlei Volk und Vehikel führten vor Augen, wie es auf der Strasse von Zürich nach Baden in der ersten, der romantisch-biedermeierlichen Hälfte des vorigen

Jahrhunderts zugegangen ist. Die in den Dreissigerjahren beginnende Bahngeschichte wurde durch Unterhändler für den Landankauf, hiervon betroffene Bauern und den technischen Fortschritt ins Pfefferland wünschende Fuhrleute eingeleitet. Die wagemutigen Finanzmänner und Ingenieure, die wackeren Bauarbeiter und Mineure der Schweizerischen Nordbahn schritten dem funkensprühenden Werkstättewagen und dem fröhlichen Kantinenwagen voran. Schlussdatum war der 7. August 1847: die rekonstruierte Eröffnungsfeier der Spanischbrötlibahn — im Biedermeierstaat das Badener Empfangskomitee, die Direktion der S.N.B., Ehrengäste und Ehrendamen, Turner, Sänger, Schützen und was an jenem denkwürdigen Tage sonst noch in unserer Stadt paradiere mochte, am Schwanz die städtische Spanischbrötlibahn, die sinnbildlich als Hundertjährige, tatsächlich als Zehnjährige Jubilarin war.

Die Liste der etwa 60 Vereine, welche die einzelnen Gruppen stellten, kann hier nicht wiedergegeben werden. Der «Oberregisseur», Dr. Haberbosch, hat in einem rückschauenden Zeitungsartikel ihre Mitarbeit als «überraschend gewissenhaft» anerkannt. Natürlich waren bei einem Unternehmen, dessen Gelingen vom freiwilligen Mitmachen aller Volkskreise abhing, gelegentliche Reibereien und sonstige menschliche Schwierigkeiten unvermeidlich. Eine derselben hatte zur Folge, dass Wettingen sich in den Schmollwinkel zurückzog. Die Hauptverantwortlichen wurden durch einige spezialistische Helfer unterstützt. Um die Einkleidung der nahezu tausend Kostümträger haben sich Schneidermeister Kaegi und der kenntnisreiche Fachmann der Firma Kaiser in Basel, Herr Reinbold, verdient gemacht, um das kosmetische Werk Coiffeur Wullschleger. Musikdirektor E. Schaerer gab die Richtlinien für die Marschmusik. Tierarzt Heimgartner hatte die Verantwortung für die ca. 180 Pferde, die für eine halbe Million Fr. versichert waren. Die Beiträge aus dem Limmat — Trabrennwagen, Jagdwagen u. a. m. — waren vorab der Initiative von Posthalter K. Heid in Dietikon zu verdanken.

Als der Festzug vom westlichen Aussenquartier nach dem Stadtkern zurückbog, dröhnten wie am Morgen Böllerschüsse vom Stein, nunmehr die Rückkehr der beiden Züge aus Zürich anzeigend. Auf dem bestuhlten Bahnhofplatz hörten sich Gäste und umrahmendes Volk die Willkommrede von Stadtammann Killer an. (Es sollte seine letzte Festansprache sein).

«Das ganze Schweizervolk», sagte der Redner, «freut sich mit uns, dass es uns gegönnt ist, dieses hundertjährige Jubiläum mit einem vom Krieg verschonten Verkehrsnetz zu feiern. Wir freuen uns, dass unsere Züge an der Landesgrenze nicht mehr das Signal ‚Verbotene Durchfahrt‘ antreffen. Allein wir alle wissen, dass es noch viel Arbeit braucht, bis die sicheren Geleise des Vertrauens und der ungestörten Zusammenarbeit wieder hergestellt sind. Dass dies bald geschehe und keine falschen Weichensteller das Zusammenschaffen der Menschheit neuerdings gefährden, ist unser Aller Wunsch.»

Dann defilierte der Zug vor den Offiziellen, und seine Musiker, Sänger, Mimen, Akrobaten, Fahenschwinger und Spaghetti-Esser gaben nochmals ihr Bestes. Aber auch der General vollbrachte ein Bravourstücklein, als ein unartiger Gaul die vordersten Zuschauerränge bedrohte. Ihn und Bundesrat Celio, den S.B.B.-Generaldirektor und den Stadtmann nebst auserkorenen Ehrendamen nahm die fünf-spännige Postkutsche auf und wurde damit zu derjenigen Kuriosität, die auf der restlichen Wegstrecke die allergrösste Volksbegeisterung erregte. Aber auch den übrigen Offiziellen, die sich dem Zug als Schwanzgruppe anschlossen, lächelte die Volksgunst, namentlich den vom Gang der Dinge hochbefriedigten OK-Mitgliedern.

Bis Mitternacht und noch früher

In der «Au» führte Kreisdirektor Dr. Berchtold die Gäste in die so vielseitig anschaulich gemachte Geschichte des ersten schweizerischen Eisenbahnjahrhunderts ein. Abends hielt ihnen der Kursaal ein festliches Essen ohne rednerische Zutaten sowie «Spanische Brötli» in theatralischer Form bereit. Auf Dr. Kachlers Zauberspruch war die Bühne zum Bahnhof geworden, wo Albert May die vom Jubiläumsnimbus gesteigerte Würde des Vorstandes usurpierte. Andere Lieblinge vom Kurtheater und Stars von auswärts führten in fahrplanmässiger Folge Kostbarkeiten aus ihrem musischen Reisekoffer zu Gemüte. Gegen Mitternacht leuchtete der Sternenhimmel über Mozarts «Liebesprobe» im Kurpark. Das Theaterballett und die Orchestergesellschaft Baden servierten diesen künstlerischen Dessert der Festnacht. Dr. W. Notter durfte sich als Manager des Kursaalprogramms beglückwünschen lassen.

Während die Offiziellen ihre Extrakost für Leib, Geist und Gemüt bekamen, wurden die Tausende des gemeinen Festvolkes von anderer Kurzweil in Atem gehalten. Die kunstbegabten Gruppen des Festzuges, soweit durch dessen Mühsale nicht zu sehr mitgenommen, hiessen die bummelnden Scharen da und dort bei einer kurzen, heiteren Darbietung verweilen. Man reiste mit der Schienen-Spanischbrötlibahn nach Otelfingen, mit der benzinbetriebenen vom Bahnhof zur Hochbrücke, mit dem Rösslitram vom Kurpark zum Schulhausplatz, mit der Stelzen-Loki vom Schulhausplatz zum Bahnhof, mit der Postkutsche und dem Jagdwagen über Ennetbaden, mit dem Kinder-Spanischbrötlizug von der «Au» zum Landvogteischloss. In all dem Menschengewoge konnte es auch den freundlichen und extra nett kostümierten Verkäuferinnen von Spanischbrötli und Chräbeli, Ballen und Pfannenplätzen, reifrockigen «Strohwitwen» und Altbaden-Postkarten nicht an Kundschaft fehlen. Unter den Bäumen beim Ländlichschulhaus hatte die Festwirtschaft für Heerscharen von Durstigen und Hungrigen zu sorgen, unter rhythmischer Belebung durch Blasmusiken und Handörgeler. Der «Wirtschaftsdiktator» der Badenfahrt, E. Reinle, durfte mit dem Start des Zwölftagerennens zufrieden sein. Gegenüber lockten mit Klingklang, Dröhnen und Knallen die unsterblichen Attraktionen einer Budenstadt, darunter Beförderungsmittel, die an nervenkitzelnder Extravaganz die in der Stadt kursierenden Altertümer überboten.

Beim Dunkeln kam das Volksfest in der ehemaligen Ländli-Badanstalt in Schwung. Die Tanzbelustigung auf dem von den Pontonieren zurechtgezimmerten Floss war eine erzromantische Sache, desgleichen die Ueberquerung der Limmat auf still gleitender Fähre, wozu man den Hokusfokus der «Lichterloki» auf dem Stauwehr, einen Beitrag der Städtischen Werke, gratis genoss. — Am andern Ende der Stadt, auf dem Kurplatz, spukte nach allen Strapazen des Festzuges unverdrossen die «Badener Maske». In späterer Stunde öffneten sich Kursaal und Kurpark (Mozart-Ballett) für das gewöhnliche Volk. Wann das Fest vom Samstag aufhörte und das vom Sonntag anfang, ist eine Vexierfrage.

Erster Badenfahrt-Sonntag

Hunderte von Zuschauern hatte bereits der anmutige Auftakt im Sonntagsprogramm, der Empfang von David Hess in der «Au». Unter Festklängen der stilgerecht uniformierten «Badenia» fuhren die Zürcher Weidlinge in den Kanal ein. Es war ein idyllischer Höhepunkt der historischen Maskerade, als der biedermeierlich markanteste unserer «Grossen Sieben», Stadtrat Vetsch, einerseits, der wiedererstandene David Hess und der Zunftmeister der Zürcher Schiffler andererseits zereemoniöse Reden tauschten, die vom sonnigen Humor der Hessischen «Badenfahrt» einen Abglanz trugen.

Am Nachmittag bereicherten die Zürcher Gäste den Festzug mit zwei gewichtigen Schiffen. Aus entgegengesetzter Richtung kam ein anderer beachtenswerter Zuwachs, ein Trüpplein Aarauer Kadetten, in Rustigen und mit Fahnen aus dem letzten Jahrhundert. Aber viel grösser noch als der Zuwachs des grandiosen Heerzuges war derjenige der ihn bestaunenden Zuschauermenge. Der Besuch von auswärts wuchs auf Zehntausende an. Auf der Tribüne Schulhausplatz genossen das Schauspiel die in corpore geladenen Stadträte und Stadtschreiber unseres Kantons, nachdem sie am Morgen in der «Au» und zum rednerisch gewürzten Mittagessen auf der Baldegg gewesen waren.

Entsprechend grösseren Umfang nahm auch das abendliche Volkstreiben an. Das Angebot der Genüsse wurde so ziemlich allen Geschmäckern gerecht. Von den Gratisproduktionen gefielen besonders diejenigen der von auswärts gekommenen Trachtengruppen. Im Kursaal waren neben der «Liebesprobe» nun auch die «Spanischen Brötli» für jedermann zugänglich. Die «Badener Maske» hatte schon wieder Premiere. Auf ihrem Thespiskarren versprühte in jugendfrischer mimischer Feuerwerkerei die Molière'sche Posse «Eifersucht in allen Ecken». Zwischen deren Aufführungen auf dem Kurplatz und auf dem Theaterplatz versprühte am Nachthimmel ein wirkliches Feuerwerk, ein zauberhaftes pyrotechnisches Farben- und Figurenspiel, vom Schartenfels und vom Schloss Stein aus über der Limmatklus gesponnen. Die Sterne, offenbar verdrossen über die menschliche Konkurrenz, hatten sich eine Wolkendecke vors Gesicht gezogen. Aber die Himmelstränen, die ab und zu auf die Reifröcke unserer Biedermeierinnen fielen, waren harmloser Natur, — das bewies das andauernd schöne Wetter der folgenden Woche.

Werktage mit festlichen Abenden

Seltsame Woche! Geschäfte und Fabriken konnten selbstverständlich nicht immer feiern. In der Gunst des Wetters und der Volkslaune gediehen jedoch die altertümlichen Transportunternehmungen auch werktags. Otelfingen - retour war zumal bei den Vereinen beliebt. Im Extrabahnhof des Jubilars, «Baden-Nord», vor einem Schuppen der Kohlenhandlung Schneider und Haenggli, bimmelte hell und einladend wie am ersten Tag die Bahnhofglocke von 1847, das Original notabene, aus dem Dämmer des Landvogteischlosses zu neuem Leben und Wirken gelangt. Die Eisenbahnmodell-Ausstellung verzeichnete geradezu grosstädtische Besucherzahlen, und auch das Landvogteischloss konnte sich nicht beklagen. Festwirtschaft und Budenstadt florierten Abend für Abend. Den Schlafbedürftigen, die hier herum oder sonst an belebter Lage wohnten, war ein allmähliches Nachlassen der Festbegeisterung allerdings nicht zu verübeln.

Schon am Dienstag rief wieder eine Sonderveranstaltung in den Kursaalgarten. Der Männerchor der Eisenbahnbeamten Zürich und der Musikverein der Eisenbahner Zürich konzertierten. Unter den heimatlichen und andern volkstümlichen Liedern, die der Chor zum besten gab, waren auch zwei feine Kompositionen des Dirigenten, Ernst Honegger. Das Bläserkorps Eugen Röslers glänzte ebenfalls mit einem Werk seines Leiters, dem schwungvollen «Festmarsch der Schweizer Eisenbahner».

Zur schönsten Blüte der Geselligkeit entfaltete sich das Fest in der Nacht vom Donnerstag auf den Freitag. Der Kostümball im Kursaal wurde zum Stelldichein von ganz Biedermeier-Baden und all denen, die seinem Liebreiz zu huldigen gewillt waren. Mit einem Unterhaltungsprogramm wienerischen Gepräges legten die Theaterkünstler den rechten Grund in den Gemütern. Und es war in den bisherigen Festtagen schon so viel zum Guten gediehen, dass ein Blumen dank an den «Vater der Badenfahrt 1947», Bahnhofvorstand Schultheis, nicht mehr zu früh kam. Das Spanischbrötlilied von Silvio Varviso und Albert May gab den lokalpatriotischen Gefühlen weiteren Auftrieb. Später fand sich die «Badener Maske» mit ihrem übermütigen Molière ein. Tanzvergnügen und geselliges Treiben drinnen und draussen erblühten märchenhaft, und die launigen Malereien des Zegers Paul von Rotz strahlten erst jetzt ihren vollen Stimmungszauber aus.

Das Fassungsvermögen der «Linde» wurde Samstag, den 16. August, durch den Unterhaltungsabend des Vereins ehemaliger Bezirksschülerinnen und Bezirksschüler vollauf in Anspruch genommen. Hiesige und auswärtige Ehemalige fühlten sich in gemeinsamer Rückschau ins Jugendland wieder jung. Die ersten Stunden schwanden bei einer Reihe froher Darbietungen, teils von Bezirksschülern, teils von Ehemaligen — unter denen Heinz Huggler und Jakob Guggi als anerkannte Künstler hervorstachen—, teils von Zürcher Kabarettgrößen (Elsie Attenhofer und Karl Meier, nebst dem genannten Guggi). Der Gipfel der Stimmung wurde mit der stadtwärts führenden, von Lampions lustig erhellten Mitternachtspolnaise erreicht.

Am gleichen Abend kam Besuch von Paris. Die Association Française des Amis des Chemins de Fer hatte die 95 Jahre alte Crampton-Lokomotive «Le Continent», ein Schaustück des Pariser Ostbahnhofes, zur Schweizerreise flott gemacht. Das Züglein mit diesem, noch recht leistungsfähigen Methusalem der Lokomotiven brachte etwa vierzig kostümierte Gäste, die von unserer Festbehörde herzlich empfangen wurden und mit liebenswürdiger Begeisterung an unsern Jubiläumsveranstaltungen teilnahmen. Ihr Cramptonzug konkurrenzierte am Sonntagmorgen den Otelfinger Express mit Passagierfahrten nach Dietikon und war in der übrigen Zeit im Bahnhof «Baden-Nord» zur Besichtigung aufgestellt. Nach einem Besuch in Zürich nahm die französische Biedermeiergesellschaft am Montagabend Abschied. — Am zweiten Samstag der Badenfahrt war die Stadt auch sonst wieder lachenden Lebens voll. Der Kursaal hatte frische «Spanischbrötli» anzubieten, mit nachfolgender Herrschaft der Tanzmusiken. Unter der Linde auf dem Kurplatz erfreute sich das Geistergericht König Rudolfs zum dritten Mal eines zahlreichen und aufmerksamen Publikums.

Zweiter Badenfahrt-Sonntag

Schon fast unheimlich mutete es an, als das Wetterglück sich auch auf den zweiten Sonntag erstreckte, was zusammen mit dem weitgedrungenen Ruhm des Festzuges zu dessen dritter und letzter Vorführung eine hierorts wohl nie dagewesene Volksmasse auf die Beine brachte. Mit den verbilligten Jubiläumsbilletten unternahmen wieder Zehntausende die Badenfahrt, und wieder bewältigte der hundert Jahre alte

Bahnhof ohne Unfall und Verspätungen sowohl das fahrplanmässige Pensum als auch die zusätzliche Belastung von mehreren Dutzend Extrazügen.

Die runden Plaketten vom vorigen Sonntag waren ausser Kurs erklärt, und das Obligatorium der rechteckigen — nach deren Ausverkauf der Ersatzabzeichen — wurde mit Nachdruck gehandhabt. Bei der unverminderten Hundstagshitze bedeutete der mehr als zweistündige Marsch für die verschiedenen Träger und Schlepper, für Drais' und Thespis' Getreue, für Polarforscher, Tanzbär und andere Schwerverüstete wiederum keinen vergnüglichen Sonntagsspaziergang. Indes waren mildtätige Zuschauer vielerorts mit Labsal zur Hand und übersahen auch die am Eisenbahnjubiläum unschuldigen Zug- und Reittiere nicht. Die Polizei unter ihrem organisatorisch ungemein fähigen Wachtmeister Studer lenkte den Massenverkehr mit nie erlahmender Umsicht. Die Sanitätskommissäre, Dr. Ernst Wülser und Konrad Morf, hatten erfreulicherweise, wie schon an den vorigen Umzugstagen, wenig Gelegenheit zu kriegsmässiger Bewährung.

Ortsansässiges und zugeströmtes Volk machte am Spätnachmittag und am Abend dem schweizerischen Festgenius wieder alle Ehre. Im Kursaal liess man sich die vierte Folge der kabarettistischen «Spanischbrötli» munden, und die fahrenden Komödianten verhalfen ihrem Molière zu neuen Badener Triumphen, nachdem sie an zwei Werktagen Brugg und Mellingen mit ihm erobert hatten.

Ausklang und Nachklänge

Am Sonntagabend durfte die tüchtige, die ganze Woche über tätig gewesene Verkäuferinnen-Equipe von Frau Kaegi den Dienst quittieren. Die Pontoniere begannen am Montag ihre neptunische Tanzbühne abzurechen. Der antiquarische Stadtverkehr trat am Dienstag in den Ruhestand, ausgenommen die Spanischbrötlibahn, die bis am letzten Tage aushielt. Die Otelfingerin schied auch erst am Mittwoch: 21.33, Richtung Zürich. Die Lichterloki aber funktionierte zählebig bis am andern Sonntag.

Zur Schlussapotheose des Monsterfestes, zum dankbar gestimmten Abschied von Biedermeier-Baden versammelten sich Mittwochabend, den 20. August, der Harst der Badenfahrt-Aktiven und der Tross der Schlachtenbummler im Kursaal. Nochmals zeichneten sich die Theaterkünstler im

Unterhaltungsfach aus. Die «Badenia», der Jodlerklub Baden und die Sänger des Werkmeistervereins nährten bodenständige Gemütlichkeit, und die «Maske» rückte zur neunten und letzten Klassiker-Vorstellung an. Im freudigen Bewusstsein des gemeinschaftlich Vollbrachten hörte man die Ansprache von Bahnhofvorstand Schultheis, der seinen Mitarbeitern allerseits dankte und auch schon einige stolze Zahlen aus der Verkehrsstatistik der «Grossen Badenfahrt» mitteilen konnte. (Siehe Schlussabschnitt dieses Berichtes.) Das Hochgefühl steigerte sich noch, als er die Anerkennungsschreiben von Bundesrat Celio, Generaldirektor Dr. Meile und dem Badener Stadtrat verlas.

«Es war ein Schauspiel von seltener Schönheit», schrieb der Vize-Bundespräsident, «das in meiner Erinnerung unausloslich bleiben wird.» — «Wir bewundern den Wagemut der kleinen Stadt Baden», bezeugte Dr. Meile, «und freuen uns, dass dieser Optimismus nun auch seine Früchte trägt.» — Und der Stadtrat: «Als Stätte der Arbeit ist unser Baden weltbekannt. Seinen alten Ruf als Stadt der Freude habt ihr neu begründet. Beide, Arbeit und Freude, haben ihren Platz im Leben.»

Der Dank, der dem Präsidenten des Organisationskomitees durch Stadtrat Vetsch abgestattet wurde, löste das gebührende Huldigungsecho aus. Dann hatte die Schnitzelbank-Muse das Wort und verteilte die Lorbeeren auf ihre Art. Als textlicher Urheber dieser heiteren Revue der Badenfahrt-Grössen bekannte sich der reimgeubte Alfred Bruggmann, als zeichnerischer der schmissige Carl Pavelka, und als Deklamator mit wurzenden Zutaten in Prosa wirkte Ing. Siegwart. Sogar Männer, die der grossen Sache als hintergründige graue Eminenzen gedient hatten, wie der Badenfahrt-Sekretär, Notar K. Steidel, blieben vom Scheinwerferlicht der Satire nicht verschont. Die ergötzliche Produktion half die Wehmut des Ausklangs mildern. Fünf Tanzmusiken liessen auch späterhin keine Begrabnisstimmung aufkommen.

Andern Tags war Baden wieder eine Stadt der Arbeit — den Stadtarbeitern zur Erleichterung, die während des Festes fürwahr keine Sinekure gehabt hatten. Der Himmel hatte sich mit Bussergrau überzogen, was die Gnade des lange genossenen Prachtswetters doppelt fühlbar machte. Noch blieben für eine Weile die musealen Schaufenster und bis in den Herbst hinein die Blumenzierde der Häuser, es blieben anerkannte und weniger anerkannte Kunstwerke, es blieben der Gold-

und der Silbertaler und die Jubiläumsschrift und manches andere noch. Zwei Tage nach dem Kehraus lief im Kino Sterk ein Badenfahrt-Film, der vor allem den Festzug ausführlich wiedergab. Im Spätherbst wurde er durch einen wohlgeratenen Farbenfilm ausgestochen. Das Christkind der Firma Brown, Boveri & Cie. bescherte ein drittes filmisches Festdokument, und auch kleinere Privatschöpfungen machten von sich reden. Die Berufsphotographen hatten die einmalige Hochkonjunktur bestens ausgenützt. Während Monaten waren in der Stadt viele Hunderte ihrer Aufnahmen zur Schau gestellt. Mitte September liess die Jury des Blumenwettbewerbs von sich hören. Ueber die Giesskannen und Silbertaler, die sie als erste und zweite Preise zu verteilen vorhatte, erhob sich etwelches kritische Pressegeräusch und Volksgemurmel. Bei den zehn Ersten wurde dann mit grünen Lappen nachgebessert. Es waren dies:

Bäderheilanstalt zum Schiff; W. Brack-Stilli, Bruggerstrasse 57; Frau Bräm, Hotel Bahnhof; H. Dietiker-Hasler, Zürcherstrasse 12; Gewerbekasse Baden; Th. Kreyscher, Bahnhofweg; F. X. Markwalder, Hotels Verenhof und Ochsen; A. Neeser, Paradiesplatz; Stadtpolizei Baden; Frau Wiederkehr, Weite Gasse 26.

Was immer an Sichtbarem und Greifbarem des Festes Ergebnis sein mochte, das im schönsten Sinne Bleibende war die Erinnerung von Tausenden an das gemeinsam Geleistete und Erlebte, war zumal der Eindruck, den diese Tage bei der Jugend hinterliessen. Den Halbwüchsigen war in reicher Anschaulichkeit Geschichtliches und Technisches zum Erlebnis geworden, und selbst die Knirpse sah man auf Strassen und Plätzen noch wochenlang «Spanischbrötlibahn» spielen.

Aus dem «Gwunderchratte» der Statistik

Die Zuschauermenge an den Festzugstagen belief sich nach Schätzungen der Stadtpolizei: am 9. August auf 35—40 000, am 10. August auf 75—80 000 und am 17. August auf 85—90 000 Köpfe.

Für den Festzug mussten vom Komitee 988 Einzelkostüme bereitgestellt werden. Dazu kamen Hunderte von Biedermeierkleidern, die von Privaten angeschafft wurden. Am 9. August zählte der Festzug 1200, am 10. August 1800 und am 17. August 1300 Teilnehmer.

Für den Plakettenverkauf waren 379 Personen eingesetzt. Diese inbegriffen, hatte das Finanzkomitee 467 Mitarbeiter.

11 031 Personen benützten die Sitzbänke an den Strassen, 2995 die Tribünen.

Es wurden insgesamt verkauft: 25 610 Festprogramme, 93 652 Plaketten, 18 600 Silbertaler und 2346 Goldtaler.

An den beiden Sonntagen waren im Bahnhof Baden je 37 Extrazüge abzufertigen, die je ungefähr 45 000 Personen an den Festort und abends wieder nach Hause brachten. Dazu kamen als weiterer Extraverkehr die Pendelfahrten des Jubiläumszuges Otelfingen-retour, vom 10. bis 20. August täglich 20 Abfahrten und Ankünfte. Er beförderte im ganzen 24 896 Personen, im Durchschnitt täglich 2250.

In der Festwirtschaft wurden 5040 Zvieri abgegeben, an den Badenfahrt-Ständen 41 985 Spanischbrötli und durch «fliegende» Händler 10 058 Ice Creams verkauft.

An den offiziellen Parkplätzen wurden 2717 Autos, 377 Motorvelos und rund 7000 Velos eingestellt.

Der Kursaal verzeichnete an 7 Anlässen total 6309 bezahlte Eintritte.

Die Eisenbahnmodell-Ausstellung brachte es in Baden auf 29 602 Besucher (19 617 Erwachsene und 9985 Kinder). Baden rangiert damit vor Städten wie Basel (29 052) und Lausanne (25 000). Bemerkenswert ist der Ertrag des in der «Au» erhobenen Theaterbatzens: Fr. 1961.70.

Passagierzahlen der städtischen Verkehrsmittel: grosse Spanischbrötlibahn 9788 (4846 Erwachsene und 4942 Kinder), Rössliträm und Brunton-Lokomotive zusammen 3648, Postkutsche und Jagdwagen zusammen 892, Kinder-Spanischbrötlibahn 10 311. Der 10 000. Fahrgast der letztgenannten, eine dreijährige Ennetbadenerin, erhielt den silbernen Badenfahrt-Taler.

Reinertrag der Badenfahrt 1947: rund Fr. 150 000.—. Umsatzzahlen in den Geldkonti (Einnahmen und Ausgaben rund Fr. 1 400 000.

Der Reinertrag wurde folgendermassen verteilt: Theaterstiftung Baden, zum Bau eines neuen Theaters, Fr. 120 000.—; Badenfahrtfonds, als Sicherheitskapital zur Durchführung einer weiteren «Grossen Badenfahrt» Fr. 20 000.—; Fonds des Kur- und Verkehrsvereins Baden-Ennetbaden zur Verwendung für Kurörtliche Zwecke Fr. 10 000.—.