

Badener Verkehr vor fünfzig Jahren

Autor(en): **Beck-Diebold, Hanni**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **32 (1957)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322613>

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.

Badener Verkehr vor fünfzig Jahren

von Hanni Beck-Diebold



Als kleines Mädchen stand ich oft am Stubenfenster, um dem Treiben auf der Straße zuzusehen. Da spielten die größeren Kinder, Hunde rauften sich, Leute gingen plaudernd auf und ab, hie und da sah man einen Velofahrer oder ein Pferdefuhrwerk gemächlich vorbeifahren. Unser Haus stand nahe am Bahngleise in der Vorstadt, darum gab es auch Züge zu sehen mit ihren rauchenden Lokomotiven. Sobald einer durch das Signal gemeldet wurde, kam der Wärter aus seinem Häuschen, das fast beim Tunnel hinten stand, ging über die Straße und zog die Barriere hervor, die auf Schienen rollte. Die eine Seite war gesperrt, nun mußte aber auch noch die gegenüberstehende Schranke gezogen werden. Ohne große Hast wurde die Arbeit getan, und wer gezwungen war zu warten, tat dies mit Gelassenheit.

Damals tauchten die ersten Automobile auf. Hörte man aus der Ferne das Geratter eines solchen Fahrzeuges, so eilte man auf die Straße oder ans Fenster, um den merkwürdigen, aufsehenerregenden Wagen zu sehen, der ohne Vorspann, aus eigener Kraft imstande war zu fahren, und man bewunderte die Insassen, die sich einem solchen Vehikel anvertrauten.

Heute bin ich zum Besuche ins Vaterhaus zurückgekehrt, und der Gedanke, daß dieses, einbezogen in den großen Plan der Verkehrssanierung, bald nicht mehr stehen wird, stimmt mich recht wehmütig. Ich sitze an meinem Fenster,

Auto um Auto rollt vorbei, Velos, Motorvelos beleben die Straße. Die Kinder haben sich in die Gärten und auf die öffentlichen Spielplätze zurückgezogen; wer zu Fuß geht, ist auf die Trottoire verbannt, und oft gelingt es nur mit Mühe und äußerster Vorsicht, die Straße zu queren. Fast alle fünf Minuten senkt sich die Barriere, um die hastenden Menschen vor dem vorbeiflitzenden Zug zu schützen, und wenn sie sich nach wenigen Augenblicken wieder öffnet, kreuzen sich Schlangen von Autos, von knatternden Motorrädern, von Lastwagen, und man wundert sich, daß sich keine Unfälle ereignen.

Ich sitze am Fenster und sinne längst vergangenen Tagen nach...

* * *

Im Juni 1902 fand eine Bewährungsprobe statt für Automobile und deren Fahrer; sie dauerte eine Reihe von Tagen, denn die Reise ging von Paris nach Wien und führte durch die Schweiz. Wochenlang wurde das bevorstehende Ereignis besprochen: am Wirtstisch, in der Schule, im Familienkreis. Am Tag bevor Baden traversiert wurde, erklärten die Lehrer und Lehrerinnen den folgenden Tag als schulfrei. Es war allzu gefährlich, Schüler und kleine Kinder auf die Straße zu lassen, vernahm man doch, daß im Abstand von ungefähr einer Viertelstunde ein Automobil dem andern folge.

Ein schulfreier Tag bedeutete an sich schon ein Festtag, und die Aussicht, an einem einzigen Tag über hundert Wagen zu sehen, ließ uns voller Erwartungen dem Ereignis entgegenschlafen. Am sonnigen nächsten Morgen herrschte große Aufregung. Wir schätzten uns glücklich, an der Mellingerstraße zu wohnen, dort wo die Zürcherstraße abzweigt, denn hier fuhren die Automobile vorbei und von dieser bevorzugten Lage aus konnte man aus den Fenstern gegen vierhundert Meter «Rennbahn» überblicken.

Damals lebte die Urgroßmutter noch, und meistens saß sie in ihrem Lehnstuhl am Fenster und beobachtete das stille Leben auf der Straße. Nun sollte plötzlich diese Stille gebrochen werden. Meine Eltern befürchteten einen Nervenschock für unser ältestes Familienmitglied, und darum beschlossen sie, die Urgroßmutter für diesen Tag in ein rückwärtiges Zimmer zu verbringen, von wo der Blick auf den Garten geht. Wir Kinder hatten strengen Befehl, das Haus nicht zu verlassen.

Nach langem Warten knatterte der erste Wagen heran, ein kutschenähnliches Fahrzeug, und ratterte mit fast dreißig Stundenkilometern Geschwindigkeit vorüber, in einer hohen Staubwolke verschwindend. Dann gab's eine lange Pause, dann folgte die zweite Benzinkutsche. Einmal am Nachmittag, welche Aufregung und welcher Schreck, fuhren zwei Automobile im Abstand von kaum hundert Metern an uns vorbei. Ängstlich fragte man sich, ob die wohl nicht zusammenstoßen würden?



Von Baden ging die Fahrt nach Zürich. Über die Einstellung der Öffentlichkeit zu dieser ersten automobilsportlichen Veranstaltung lieferte die Berichterstattung der «Neuen Zürcher Zeitung» einen Beitrag. Nachdem das Blatt die Durchfahrt der «Dampfradler» durch Zürich für den Freitagnachmittag, den 27. Juni 1902, angezeigt hatte, bemerkte es zu dem Ereignis selbst am Tage der Durchfahrt: «... als Erster traf, von Baden kommend, der Wagen Nr. 5 mit René de Knyff um 11 Uhr 35 beim Bellevue ein und fuhr die Rämistraße aufwärts weiter... Daß die Herren aber, wie es unsere Polizei vorschrieb, mit nur 12 Kilometer die Stunde gefahren seien, glaubt kein Mensch, und das ist zu rügen; denn man darf durch eine verkehrsbelebte Stadt nicht mit 30–40 Kilometer *rasen*. Sollte noch einmal später eine solche Fahrerei stattfinden, so wird hoffentlich unsere Polizei Mittel und Wege finden, ihrer Vorschrift bei solchen Blitzpassanten Nachachtung zu verschaffen, sonst weise man die Herren hinten um die Stadt herum. Besser, die Polizei brauche die ihr zur Verfügung stehenden Mittel, als daß das Publikum selbst Ordnung zu schaffen sich berufen fühlen sollte... Einen guten Geruch haben die Herren nicht hinterlassen.»

* * *

1910 kaufte mein Vater sein erstes Automobil. Man brachte das Gefährt, ein «Turicum», direkt von der Fabrik in Uster vor unser Haus. Nachbarn und andere Bekannte bestaunten den Wagen, und wir Kinder waren überaus stolz auf unsern Vater, der mehr vom Motor und den Schalthebeln verstand als die Zuschauer, ja, der ohne Unterricht und Fahrprüfung das Automobil in Bewegung setzen, fahren und lenken konnte. Am Abend dieses unvergeßlichen Tages machten wir unsere erste Ausfahrt. Die Mutter band mit einem Schleier

den großen Rand ihres Hutes fest über die Ohren, mein Bruder und ich mußten trotz dem Hochsommerwetter die Wintermützen aufsetzen. Dann kletterten wir in den himmelblauen Wagen mit den glänzenden Lederpolstern, den großen messingenen Lampen und der respektablen Hupe. Mit gespreizten Beinen stellte sich nun der Vater vor den Wagen, ergriff die Kurbel, die unterhalb des Kühlers baumelte, und drehte sie mit Schwung einige Male herum. Das brachte Leben in die Maschine! Wir wurden geschüttelt und gerüttelt, und vor lauter Lärm des Motors hörten wir die guten Wünsche der Zurückbleibenden nicht mehr. Nicht einmal eine Stunde dauerte die Hin- und Heimfahrt auf der Strecke zum Bahnhof Dättwil, die wir so oft schon zu unserm Sonntagsspaziergang gemacht hatten, und die dann jeweilen fast den ganzen Nachmittag beanspruchte.



In der Folge kamen wir zu mancher Sonntagsfahrt. Sie führten uns weiter von zu Hause fort, und wir lernten beim geruhsamen Fahren viel Schönes in unserm Kanton und bei den Nachbarn kennen. Aber nur bei warmem und schönem Wetter wurde das Automobil aus der Scheune geholt, und jeden vorhergehenden Samstagnachmittag mußten wir die vielen Messingteile und Laterne putzen und glänzend polieren. Fing es dann doch unterwegs einmal zu regnen an, so mußte man anhalten; mit vereinten Kräften wurde das Segeltuchdach emporgeschoben, mit passenden Stangen verstrebt und mit Lederriemen festgebunden. Trotzdem wurde man naß, und besonders der Fahrer spürte den Regen, weil der vordere Teil des Automobils offen war und die Schalthebel sich außerhalb der Karosserie befanden.

Die selten auftauchenden Automobile mit ihren knatternden Motoren wa-



ren für die Pferde immer ein Schreck, und Pferden begegnete man des öftern, denn sie beherrschten ja noch die Straße. Langsam fuhr man aneinander vorbei und meistens erlebten wir das Schauspiel, daß sich das scheu gewordene Pferd hoch aufbäumte und sich dann im Galopp mit seinem Gefährt und den erschreckten Sonntagsspazierfahrern davon machte. So war es nicht verwunderlich, daß in vielen Dörfern richtiger Groll gegen die Automobilisten aufkam. Am Sonntagnachmittag pflanzten sich die jungen Bauernburschen am Straßenrand auf und bewarfen die vorbeifahrenden Autos mit Erdklumpen, Steinchen und Grasböschchen. Einmal, als der Vater das vorgeschriebene Tempo von zwölf Stundenkilometern etwas höher schraubte, flog in Fislisbach ein großer Stein zwischen unsern Köpfen hindurch und zertrümmerte die Windschutzscheibe. Was nützte da eine Klage, wenn die ganze Dorfgemeinschaft gegen den Autofahrer war und geschlossen für den unbekanntem Täter eintrat?

* * *

Kurz vor dem ersten Weltkrieg verkaufte mein Vater seinen «Turicum» und erstand einen zweiten Wagen, einen etwas komfortableren: der Führersitz war nun auch mit einer Türe abgeschlossen, und statt in Himmelblau fuhren wir nun in Rot. Ans Verdeck konnten mit großen Druckknöpfen Seitenteile angebracht werden, die ein wenig mehr gegen Regen und Wind schützten. Wahrscheinlich waren auch fahrtechnische Verbesserungen an diesem Wagen, aber dies wußte eben nur der Vater.

Nach den meisten Ausfahrten brachte uns unser Auto gut nach Hause zurück, doch gab es einmal eine Ausnahme von dieser Regel. Nach einem Besuch bei Verwandten, wir waren auf der Heimfahrt, blieb unser getreuer Wagen plötzlich mitten auf der Straße ohne ersichtlichen Grund stehen. Wir durchquerten eben das große Waldstück bei Tagelswangen, in dem sich in der Dämmerung ein feiner Nebel ausbreitete, und lautlose Stille umgab uns, die nur unterbrochen wurde durch das Klopfen und Rütteln an Maschinenteilen, das Drehen an der Kurbel, das mehr oder weniger laute Schimpfen des Vaters. Aber weder festes Zupacken noch liebevolle Behandlung brachte dem Motor das Leben zurück. Die Nacht setzte sich immer tiefer fest im Wald, und ratlos und verzagt standen wir auf der Straße. Was war zu tun? Nach verschiedenen Überlegungen machte sich der Vater auf den Weg ins

Dorf, wir andern setzten uns nahe zusammen in den Wagen und warteten. Reparaturwerkstätten gab es damals nur in den größeren Städten, was blieb anderes übrig, als sich eines Zugtieres zu bedienen! Die Wartezeit erschien uns unendlich lang, aber schließlich kam der Vater zurück in Begleitung eines Bauern, der seine Kuh mitbrachte. Sie wurde angespannt, und langsam, langsam zog sie unser Auto ins Dorf. Wir gingen neben dem Wagen her, bestimmt nicht hochmütig! Glücklicherweise erreichten wir den letzten Zug gegen Zürich und konnten noch nach Baden fahren. Anderntags holte Vater das streikende Automobil, nachdem er den Fehler bei Tageslicht hatte beheben können.

* * *

Im dritten Kriegsjahr war es nicht mehr möglich, neue Pneus oder Autoschläuche zu bekommen. Gummi war rar geworden, und die Vorräte waren für die Armee reserviert. So behalf man sich mit «Hausmitteln». Die stark abgefahrenen Pneus wurden mit Stoffbänden umwickelt, die aber gar bald durchgefahren waren, rissen, sich lösten und wie Wimpel eine kurze Strecke sich mit dem Rade drehten. Bei so geringem Schutz waren natürlich die Schläuche äußerst gefährdet, und ein Hufnagel oder sonst ein spitzes Ding auf der Fahrbahn konnte großen Schaden stiften. Eines Abends riß außerhalb Lenzburgs ein Schlauch, wohl fünfzehn Zentimeter klaffte das Loch. Das Reserverad hatte seine Bereifung schon längst hergeben müssen. Sollten wir auf einer Felge heimwärts fahren? Wir montierten nur den dünnen Pneu und stopften ihn voller Grasbüschel und Erde. Etwa einen Kilometer weit ging es bei ganz langsamem Fahren erstaunlich gut, dann aber wurde der Pneuinhalt zerdrückt, zerbröckelt, ballte sich an einer einzigen Stelle zusammen, so daß die hintere linke Seite des Automobils gehoben und gesenkt wurde: Hoppla, hoppla. Im Schrittempo erreichten wir gegen Mitternacht unser Haus, der Pneu war jetzt aber auch vollständig ruiniert.

* * *

Und während des Krieges gab es einen Sommer lang ein Sonntags-Fahrverbot, das heißt von mittag zwölf Uhr bis abends sechs Uhr war jeder Verkehr mit Motorfahrzeugen untersagt, nur der Arzt hatte das Recht, zu seinen Patienten zu fahren. In den Ortschaften wurde von den Straßenanwohnern streng darüber gewacht, daß das Verbot nicht übertreten würde.

An einem heißen, schwülen Sonntagvormittag packten wir unsere Badekleider und ein gutes Picknick als Mittagessen ein und fuhren mit unserm Wagen los, Richtung Hallwilersee. Alle vier Räder hatten wieder ihre Bereifung, keine neue, aber sie griff an und brachte uns vorwärts. Noch nicht

am Ziel, platzte ein Schlauch. Die Schrauben des Rades wurden gelöst, am Straßenrand der Schaden geflickt, aber die Zeit rann dahin, und trotz der Bemühung der ganzen Familie wurden wir mit unserer Arbeit nicht rechtzeitig fertig. Vom weit entfernten Kirchturm Villmergen hörten wir die Mittagstunde schlagen, es blieb uns nichts anderes übrig, als am nächsten Waldrand zu parkieren. Der Verzicht aufs Schwimmen im kühlenden Wasser war nicht leicht an diesem heißen Sommertag, und die frohe Erwartung, die uns am Vormittag beglückt hatte, verwandelte sich in Mißmut. Verstimmt aßen wir unser Mittagessen, zu dem uns Fliegen, stechende Bremsen und Mücken Gesellschaft leisteten. Vater hütete sein Auto, während wir mit der Mutter spazieren gingen. Aber die Zeit verstrich langsam, und für alle war es eine Erlösung, als endlich die nämliche Kirchenuhr sechs Schläge tat und wir die Rück- und Heimfahrt wagen durften.

* * *

Im Laufe der Jahre wechselte mein Vater seine Automobile des öftern. Das alte wurde jeweils verkauft und ein neues, besseres trat an seine Stelle. Rückwärtig am Haus wurde eine geräumige Garage erstellt; die Scheune ließ sich für andere Zwecke vermieten. Das Fahrtempo wurde gesteigert, die Ziele weiter gesteckt. Bis zu seinem Tode im fünfundsiebzigsten Altersjahr blieb mein Vater ein leidenschaftlicher, aber dennoch sehr vorsichtiger Automobilist. Alle Schweizer Alpenstraßen befuhr er mehrere Male, auch im Ausland fuhr er oft. Nie aber, in allen vierzig Jahren, ist ihm ein Unglück passiert. Selbst Beulen gab es nie am Auto. Ein einziges Mal überfuhr er ein Huhn, das gerade vor dem Wagen die Straße überqueren wollte, und das tat meinem Vater recht weh; lange noch sprach er von diesem Mißgeschick.