Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden

Band: 23 (1948)

Artikel: Blicke hinter die Kulissen

Autor: Studer, W. / Zambetti, T. / Lüthi, W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-322227

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Blicke hinter die Kulissen

Der Polizeidienst

Die beiden «Badenfahrten» 1923 und 1937, die grosse Zuschauermengen nach Baden brachten, erforderten wohl auch ein verstärktes Aufgebot von Verkehrspolizisten und es fehlte auch nicht an Vorbereitungen; aber vieles musste doch auf «gut Glück» abgestellt werden. Ganz anders war das während der Augusttage 1947, mit den drei Hauptfesttagen der «Grossen Badenfahrt 1947». Die Instanzen, die mit einer Zuschauermenge von 60 — 80 000 Personen rechneten, und deren Ansichten, als reichlich übertrieben belächelt wurden, haben recht behalten, und ihre darauf berechneten Vorkehrungen erwiesen sich als richtig vorbedacht. Dreimal einen Festzug mitten durch die Stadt Baden mit ihren lagebedingten, ungünstigen Strassen- und Platzverhältnissen zu leiten, erforderte eine umfangreiche Organisation: Verstärkung der Berufspolizei, Heranziehung von Hilfskräften (Feuerwehr, Kadetten und Angehörige der Luftschutzpolizei, Unteroffiziersverein). Beschaffung und Bereitstellung von Verkehrstafeln, Wegweisern, Absperrmaterial usw. Auf die Frage, wieviel Personen an der Festzugsroute Platz finden können, ergaben angestellte Berechnungen folgendes Resultat: Auf 1 m^2 können 6 Personen aufgestellt werden. Die Festzugsroute misst 4,8 km = 9,6 Laufkilometer auf beiden Seiten. Die grösseren Plätze mitgerechnet ergibt dies eine Fläche von ca. 12 000 m^2. Folglich haben auf der Festzugsroute mindestens 72 000 Personen Platz, ohne sich gegenseitig zu behindern. Bei einer dichtern Aufstellung in 4—5 Reihen können sogar 80—90 000 Personen an der Festzugsroute Platz finden. In dieser Zahl sind die Zuschauer an den Fenstern, der an der Festzugsroute liegenden Häuser, nicht mitgerechnet. Man wusste demnach im voraus, dass, wenn die vorgesehene Lenkung der Zuschauermengen gelingen wird, 100 000 Personen an der Festzugsroute Platz nehmen können. Der Polizei und den zugezogenen Hilfskräften lagen die Lösung folgender Hauptprobleme ob:

1. Umleitung des Durchgangsverkehrs an den drei Hauptfesttagen; vor allem musste festgelegt werden, dass an den drei Hauptfesttagen von 1300—1900 Uhr jeglicher Fahrverkehr im Weichbild der Stadt eingestellt sein musste.

2. Bereitstellung von Parkgelegenheit für 3000 Motorfahrzeuge und 5000 Fahrräder.

3. Lenkung der Zuschauermenge auf die Strassen und Plätze, durch die der Festzug geführt wurde und Ableitung des Zuschauerstromes nach dem Festzug auf die eigentlichen Festplätze, nach den Bahnhöfen, Postautohaltestellen usw.

Zuerst wurde die Frage gründlich studiert, wie der *Durchgangsverkehr* umgeleitet werden kann. Es entstand darauf der eigentliche Verkehrsumleitungsplan. 12 mit je 2 Polizisten und einem Kadetten besetzte Posten wurden auf den Durchgangsstrassen aufgestellt. Diese Verkehrsposten hatten die Aufgabe, jedes «Richtung Stadt» fahrende Motorfahrzeug anzuhalten. Wenn der Führer erklärte, nicht an der Badenfahrt teilnehmen zu wollen, so musste auf die Schutzscheibe des Motorfahrzeuges ein Routenzeichen geklebt werden, worauf der Führer, ohne je wieder einmal angehalten zu werden, auf den Umleitungsstrassen seinem Ziel entgegenfahren konnte. An den Kreuzungsstellen angebrachte Wegweiser zeigten ihm den Weg. Die Routenzeichen hatten verschiedene Farben, blau-weiss für die Richtung Zürich, schwarzweiss für die Richtung Basel und gelb-weiss für die Richtung Bern fahrenden Motorfahrzeuge. An den drei Hauptfesttagen wurden 4824 Routenzeichen aufgeklebt.

Die Frage der *Parkierung* wurde so gelöst, dass alle ausserhalb der Festzugsroute gelegenen Plätze und Strassen, mit Ausnahme der Durchgangsstrassen, die immer frei gehalten werden mussten, als Festparkplätze bezeichnet wurden. Ein besonders organisierter Dienst sorgte dafür, dass von 1200 Uhr an im Weichbild der Stadt, d. h. auf der Festzugsroute, keine Fahrzeuge mehr parkiert werden konnten.

Die Verkehrsumleitungsposten klebten auf die Schutzscheibe des Motorfahrzeuges, dessen Führer erklärte, an der Badenfahrt teilnehmen zu wollen, ein Parkzeichen: viereckiges blaues gummiertes Papier mit der Nummer des betreffenden Parkes, in welchen das Motorfahrzeug parkiert werden musste. Der Weg in diesen Park wurde dem Führer durch besondere Parkwegweiser gewiesen. Ein ganzer Strassenzug mit seinen Nebenstrassen war ein einziger Park und hatte nur *eine* Nummer. Die aus Richtung Zürich ankommenden Motorfahrzeuge wurden, wenn sie über Neuenhof kamen, alle in den Park 10 = Seminarstrasse mit Seitenstrassen, gewiesen. Die aus Richtung Bern-Aarau angekommenen Motor-

fahrzeuge wurden, wenn es sich um P.-Autos handelte, auf den Park No. 2 = Bahnhof-Oberstadt und Burghaldenareal, gewiesen usw. Das einmal in einen bestimmten Park eingewiesene Motorfahrzeug konnte nicht in einen andern Park einfahren, und auch die Wegfahrt musste in der Richtung erfolgen, die durch Wegweiser gekennzeichnet war. Polizeipatrouillen sorgten dafür, dass nicht «wild» parkiert wurde und dass auf den Umleitungsstrassen keine Fahrzeuge abgestellt werden konnten und den Fahrverkehr behinderten. Es wurden parkiert:

2717 Personenwagen
377 Motorräder
5825 Fahrräder.

Man sieht daraus, dass die bereitstehenden Parkplätze an keinem der drei Hauptfesttage angefüllt waren.

Die schwierigsten Aufgaben ergaben sich beim Studium der *Sicherung des Festzuges.* Hier zeigte es sich, dass der verantwortliche Chef des Sicherheitsdienstes unbedingt und jederzeit Verbindungsmöglichkeiten haben musste mit allen ihm unterstellten Dienstzweigen; Verkehrsumleitungsdienst, Parkierungsdienst, Festzug- - Sicherungsdienst, Verbindungs- und Meldedienst. Man sagte sich, dass in den letzten zehn Jahren die Fortschritte auf dem Gebiete des Funkwesens gebührend herangezogen werden könnten, woran man anlässlich der Badenfahrt 1937 nicht hatte denken können. Zumal in einer Stadt, die nicht nur eine eigentliche «Hochschule» für Hochspannungstechnik geworden ist, sondern auch in allen Belangen der Elektrizität die neuesten Forschungen und Fortschritte nicht ausser acht liess. So übernahm denn in sehr verdankenswerter Weise die Funkersektion des Unteroffiziersvereins, die sich grösstenteils aus erfahrenen Fachleuten aus der Stadt der angewandten Elektrizität zusammensetzt, den eigentlichen Verbindungsdienst der Polizei. Anlässlich der bereits im Frühling durchgeführten Uebungen zeigte es sich bald, dass die notwendigen Verbindungen durch Funkgeräte ohne Bedenken hergestellt werden können. Auf dem Dache des alten Schulhauses wurden fünf Funkgeräte aufgestellt und als Gegensprechstationen je ein Funkgerät auf dem Schlossbergplatz, Bahnhofplatz und Limmat rechts bei der Apotheke zur Aue. Im Polizeiwagen wurde eine fahrbare Funkstation installiert. Vom Schulhausdach zu dem auf dem Schulhausplatz erstellten Kommandoposten, wo alle Meldun-

gen eingingen und alle Befehle und Weisungen an die Funktionäre des Sicherheitsdienstes ausgegeben wurden, erstellte man fünf Telephonleitungen, sodass jederzeit Verbindung mit den Funkstationen bestand. Die Funkverbindungen funktionierten tadellos und haben wesentlich dazu beigetragen, dass der grosse Festbetrieb geordnet durchgeführt werden konnte.

Von der Stadthaus-Telephonzentrale wurden zwei Amtsleitungen zum Kommandoposten gezogen. Mit den Funkverbindungen und den beiden Amtsleitungen war es jederzeit möglich, alle notwendigen Weisungen, Befehle und Meldungen an irgend eine Dienststelle des Sicherheitsdienstes, Polizeiposten, Verkehrsumleitungsposten, den aufgestellten Sicherungsposten des Festzuges usw. durchzugeben. Es ist das erste Mal, dass in einer Stadt unseres Landes der Sicherheitsdienst der Polizei anlässlich eines grossen Festes von einer zentralen Stelle aus mittelst den letzten Eruingenschaften der Technik geleitet wurde. Wie gut diese Verbindung funktionierte, möge hier an Beispielen dargelegt werden.

Am offiziellen Tag mussten die «Badener Spanischbrötlibahn» und die Postkutschen, die sich am Ende des Festzuges befanden, auf dem Bahnhofplatz angehalten werden, damit die eingeladenen Gäste, u. a. Bundesrat Celio und General Guisan, in diese Fahrzeuge einsteigen konnten, nachdem der Festzug an ihnen vorbei war. Damit der Festzug nicht zerrissen wurde, musste dieser auf der ganzen Strecke angehalten werden. Als sich sein Ende auf dem Bahnhofplatz befand, wurde vom Kommandoposten aus durch die Funkverbindungen der Befehl erteilt: «Festzug sofort anhalten». Nur 12 Sekunden hat es gedauert, bis er stillstand und nach weitern 13 Sekunden war die Rückmeldung über die Ausführung des Befehls auf dem Kommandoposten. Als am ersten Festsonntag auf dem Schulhausplatz ein Pferd gestürzt war, konnte der ganze Festzug wiederum innert 15 Sekunden angehalten werden, und der Befehl «Festzug weitermarschieren» kam sogar in 11 Sekunden zur Ausführung.

Mit den Telephonleitungen war es möglich, ständig in Verbindung mit den Verkehrsumleitungsposten zu sein. Die Aufhebung der Verkehrsumleitung konnte man je nach den bestehenden Verhältnissen anordnen, indem vorerst nur eine Richtung freigegeben wurde und die Aufhebung der Verkehrsumleitung nach den andern Richtungen nur nach und nach angeordnet werden konnte.

Die Sicherung des Festzuges bedingte eine genaue Ueberwachung der Festzugsroute, hauptsächlich auch hinsichtlich der Lenkung der Zuschauermassen. Die Festzugsroute war in fünf Sektoren eingeteilt, und es hatte jeder Sektorchef innerhalb seines Abschnittes, neben dem allgemeinen Sicherheitsdienst, dafür zu sorgen, dass die Verbindungen mit dem Kommandoposten immer aufrecht erhalten blieben. Der Stand der Zuschauermengen innerhalb der einzelnen Sektoren musste vor Beginn des Festzuges fortlaufend auf den Kommandoposten gemeldet werden. Sobald ein Sektor mit Zuschauern angefüllt war, wurden die noch von allen Seiten anströmenden Zuschauer in die noch nicht angefüllten Sektoren geleitet. Diese Lenkung konnte nur reibungslos durchgeführt werden, weil auf dem Schulhausplatz und auf dem Bahnhofplatz Lautsprecheranlagen installiert waren. Es darf hier besonders hervorgehoben werden, dass sich die Zuschauer sehr diszipliniert verhielten und anstandslos die Weisungen der Polizei befolgten. Die beiden Lautsprecherautos konnten immer dort eingesetzt werden, wo es sich gerade als notwendig erwies; sie leisteten nicht nur während des Festzuges, sondern hauptsächlich nach demselben vortreffliche Dienste, als es galt, die gewaltigen Zuschauermengen auf die verschiedenen Festplätze, die Bahnhöfe und Postautohaltestellen, die an die untere Badstrasse verlegt worden waren, zu lenken. Durch die Lautsprecher wurden jedoch nicht nur Weisungen an die Festbesucher erteilt, sondern auch Befehle an die Organe des Sicherheitsdienstes konnten so durchgegeben werden. An den drei Hauptfesttagen konnten 57 Kinder, meistens innert wenigen Minuten, von ihren Eltern, denen sie davongelaufen waren, auf dem Kommandoposten abgeholt werden. Oft liess man die Kinder direkt ins Mikrophon der Lautsprecher sprechen, und wie erstaunt waren dann jeweils die Eltern, wenn sie die Stimme ihres Kindes hörten.

Die vielen Vorbereitungen haben sich gelohnt. Die Auswertung der Ideen, die nur allmählich heranreiften, kann heute als gut bezeichnet werden. Es brauchte dazu aber einen grossen Stab von Mitarbeitern und eine Menge Material. So wurden benötigt: Wegweiser 123, Parktafeln 54, Verkehrssignale 112. Dazu kamen Absperrmaterial aller Art. Besonders gut bewährt haben sich auch die Bänke längs der Trottoirs und die Abschrankung der Plätze durch Bänke statt Seilabsperrungen.

W. Studer, Polizeichef

Die Lichterloki

Die Entstehungsgeschichte

Als die Grosse Badenfahrt 1947 Gestalt anzunehmen begann, wollten die Städtischen Werke mit irgend einem Schlager das ihrige zum Feste beitragen. Was lag näher, als die für die Jahrhundertfeier der Schweizerbahnen rekonstruierte Spanischbrötlibahn, als elektrische Konturenbeleuchtung darzustellen.

Es war vorgesehen, eine Holzkonstruktion auf dem Dache des Verwaltungsgebäudes der St.W.B. aufzustellen. Die SBB-Werkstätte in Zürich übermittelte uns die Zeichnungen der Spanischbrötlibahn rasch und man musste sich entscheiden, auf welche Art und in welchem Maßstab man die Konturenbeleuchtung erstellen wollte. Es zeigte sich dabei sofort, dass mit Rücksicht auf die Höhe des Gebäudes nur eine Darstellung in Naturgrösse in Frage kam. Eine kleinere Nachbildung der Bahn hätte kleinlich gewirkt und die Arbeit nicht gelohnt.

Die Darstellung der Bahn in Naturgrösse ergab aber eine Konstruktionshöhe von 5 m und eine Gesamtlänge von 29 m. Für den Aufbau auf einem Flachdach mit Kupferabdeckung war dies ein ganz ansehnliches Ausmass. Dabei musste an die Windkräfte gedacht werden und an die Verstrebung der ganzen Konstruktion. Gewählt wurde daher eine Holzrahmenkonstruktion mit Drahtgeflechtüberzug zur Befestigung der Glühlampen.

Als man nun ans Zeichnen ging, kam der Wunsch auf, dem Bähnchen etwas Leben einzuhauchen. Wenn es auch mit den beschränkten Mitteln, die Verwaltungskommission der St.W.B. hatte zu diesem Zweck einen Kredit von Fr. 6000.— bewilligt, nicht möglich war, die Bahn richtig zum Fahren zu bringen, so sollte sie wenigstens an Ort die Räder bewegen. Das Nächste war also die elektrische Schaltung auszuprobieren, die dem Auge des Beschauers vorzutäuschen hatte, dass sich die Räder drehen. Manch schlaflose Stunden bereitete dieses Problem dem mit der Aufgabe betrauten Kontrolleur Bolliger, aber die Aufgabe wurde gelöst.

Nachdem nun die Räder sich drehten, die Kurbelstange und der Kreuzkopf sich bewegten, tauchten neue Wünsche auf. Auch die Antriebskraft des Bähnchens sollte nun noch

zur Darstellung gelangen. Das charakteristische der Dampfloki musste dazu herhalten, nämlich der Rauch. Und auch dieses Problem wurde gelöst.

Als entschieden war, die Lichterloki zum Rauchen zu bringen, musste die Höhe der Rahmenkonstruktion nochmals um ungefähr 4 m erhöht werden, sodass das Gerüst die respektable Höhe von 9 m und eine Länge von ca. 30 m erhielt. Die grössere Höhe der Rahmenkonstruktion verunmöglichte es, sie auf dem Verwaltungsgebäude aufzustellen und veranlasste uns, einen anderen Standort zu suchen. Da sowieso die Sichtbarkeit der Lichterloki auf dem Verwaltungsgebäude von der Stadt aus schlecht gewesen wäre, war die Verlegung gegeben. Die Wahl fiel auf das Schleusenwehr in der Aue, mit Standort des Beobachters auf der Hochbrücke, oder bei der Sporthalle in der Aue. Der Betrieb hat später gezeigt, dass der neue Standort gut gewählt war, denn das Spiel der Lichter auf den Fluten der Limmat war einzigartig.

Die Ausführung

Nachdem alle Grundlagen geschaffen waren und die Apparatur zum Teil ausprobiert worden war, konnte an die Ausführung geschritten werden. Die Uebertragung der Zeichnungsangaben vom Kleinen ins Grosse auf die Drahtgitter war ziemlich einfach gestaltet worden, da man vorsorglicherweise die Maschenweite des Gitters 10 Mal grösser gewählt hatte, als die Teilung des Zeichenpapiers. Die Montage der Glühlampen beschäftigte auch so noch während 42 Tagen 3 Arbeiter.

Verwendet wurden im ganzen 2000 Stück Glühlampen, mit einer installierten Leistung von 30 kW. Zur Speisung musste ein Transformator aufgestellt werden, der mit einer reduzierten Spannung von 150 Volt betrieben wurde, ansonst allzu viele Glühlampen defekt gegangen wären.

An Installationsdraht wurden 2000 m benötigt. Die Schaltung besorgten 3 elektrische Steuerschalter mit zusammen 54 Kontakten, die s. Zt. schon an der unvergesslichen Landi für einen ähnlichen Zweck in Betrieb waren.

Dir. Th. Zambetti

Von der Brunton-Lokomotive und andern Vehikeln

Wenig glaubwürdig und doch zutreffend ist es, dass das Führen eines Eisenbahnzuges, besonders eines elektrischen, weniger Geschicklichkeit vom Führer verlangt, als das Bremsen des gleichen Zuges. Das Schwierigste und zugleich Gefürchtetste für das Personal aber ist das Anfahren mit einer schweren Zuglast auf starker Steigung. Nur der erfahrene und routinierte Führer bringt es durch sorgfältiges Aufschalten und «Sanden» der Triebräder fertig, dass der Zug aus dem Stillstand sich langsam bergwärts in Bewegung setzt, ohne dass die Triebräder ins Rutschen kommen. Es ist wiederholt vorgekommen, dass zu stark belastete Lokomotiven in voller Bergfahrt im Tunnel ins «Schleudern» kamen und sich mit rutschenden Rädern langsam talwärts bewegten, um schliesslich wieder am untern Tunneleingang anzugelangen. Oft wurde sich der Lokomotivführer dieser Tatsache erst bewusst, wenn der Zug an die Tageshelle kam.

Dieses Rutschen der Räder haben schon die ersten Lokomotiv-Bauer gekannt. Einige Konstrukteure suchten das «Schleudern» durch Zahnstangen, die neben dem Geleise liefen, zu verhindern; der Engländer Brunton kam im Jahre 1813 auf den Gedanken, die Dampfkraft nicht auf die Räder, sondern auf beinartige Gestänge, deren Fusspartie an den Schwellen und dem Schotter des Geleises Halt fanden, wirken zu lassen. Vielleicht hat ihn der Pferdezug, der zum Fördern der Kohlenwagen in den Bergwerken eine wichtige Rolle gespielt hat, auf diese Idee gebracht.

Wenn die Technische Gesellschaft Baden vor zehn Jahren die «Spanisch-Brötli-Lokomotive der Strasse» gebaut und 1947 mit Verbesserungen versehen hat, so machte sich diesmal der Schweiz. Techniker-Verband, Sektion Baden mit Eifer daran, die technisch eigenartige, für das Auge erheiternd wirkende Brunton-Lokomotive nachzukonstruieren und in kurzer Zeit kunstgerecht zu bauen.

Im Badener Festzug wurde die Entwicklung des Verkehrs bis zum Jahre 1847 gezeigt. Deshalb war es leider nicht möglich, eine weitere, höchst originelle Lokomotive vorzuführen. Sie soll hier wenigstens kurz beschrieben werden. Wer würde es heute für möglich halten, dass noch im Jahre 1876, also 63 Jahre nach dem Bau der Brunton-Lokomotive, einer

Dampflokomotive das Aussehen eines grossen Pferdekopfes gegeben wurde, um zu verhüten, dass die Pferde der Fuhrwerke und der Reiter vor der qualmenden und ratternden Strassenlokomotive scheuten. Als Pferde maskierte Vehikel fuhren nicht nur in Boston, sondern nach 1878 auch in anderen amerikanischen Städten. Im «Blindenkalender 1948», in dem diese aussergewöhnliche Lokomotive ausführlich beschrieben ist, wird erwähnt, dass die Chronik leider nicht meldet, ob die Pferde auf diesen «Schwindel» hereingefallen sind.

Schon ein Blick auf das Programm zeigte, wie schwach eigentlich im technisch eingestellten Baden die Fahrzeuge für mechanische Fortbewegung im Festzug vertreten waren. Es ist für die Zeit um 1847 eine gewisse Normalisierung zu erkennen, während Ross und Wagen viel mehr Abwechslung zeigen. Es dürften wohl viele Jahre verfliessen, bis man in Baden so viele alte Fahrzeuge und so schöne Pferde zu sehen bekommt wie im August 1947. Welche Augenfreude war es, vom hohen Sitz der fünfspännigen Postkutsche oder vom Jagdwagen aus das lebhafte Spiel der vielen Pferdeohren zu verfolgen!

W. Lüthi, Ingenieur

Die Pontoniere an der Badenfahrt 1947

Die Aufgabe, für den historischen Festumzug ein Zürcher Kriegsschiff aus dem 16. Jahrhundert zu bauen, war für die Pontoniere gegeben; gelten sie doch als unsere eigentlichen schweizerischen Marinesoldaten.

Zur Herstellung des Schiffes musste ein alter Uebungswaidling herhalten, dem durch Anbau in Länge und Breite die ehemals gebräuchliche Schiffsform gegeben wurde. Ein überdachter Aufbau diente als «Panzerung», durch welche das mit sechs Kanonen bestückte Schiff erst sein kriegerisches Aussehen gewann. Selbst die wildwogenden Wellen an der Umrandung des Schiffunterbaues machten einen natürlichen Eindruck.

Das schwierigste Problem bildete für die Erbauer die Vorwärtsbewegung des Schiffes auf der langen Festzugsroute, was ohne sichtbaren Antrieb irgendwelcher Art zu erfolgen hatte. Doch liess sich auch diese Nuss knacken, indem findige Köpfe in den Schiffsbauch einen BBC-Akku-Wagen einbauten. Die kurze Ladefläche des Triebwagens bewirkte sogar längsachsige Schwankungen, was dem Schiff, sekundiert durch kräf-

tige Ruderschläge bärtiger Schiffsleute, das Schaukeln auf den Wellen beibrachte.

Dass das Kriegsschiff während seines Einsatzes auch einmal in den Streik trat, geht nicht auf eine Rebellion seiner zehnköpfigen Besatzung zurück: sondern es war die Akkumulatoren-Batterie, die wegen Ausfall einer Zwischenverpflegung mit vollem Recht die Abgabe der erforderlichen Leistung verweigerte. Also ein kleines Missgeschick, jedoch ohne dass sich die mutige Besatzung darob so mir nichts dir nichts dem Feinde ergeben hätte. Gottlieb Hauri

Die römischen Reisewagen

Der Männerriege des kath. Turnvereins «vom Stein» wurde die Aufgabe gestellt, einen zwei- und einen vierrädrigen römischen Reisewagen zu bauen. Durch Vermittlung der Schweiz. Landesbibliothek erhielten wir von der Zentralbibliothek Zürich zwei alte, umfangreiche Werke. Darin waren alle Arten von Fahrzeugen aus den ältesten Zeiten und der verschiedensten Völker beschrieben. Die dazu gehörenden Abbildungen stellten genaue Kopien von aufgefundenen Goldmünzen dar. Nach einigem Studium wurden in mehreren Gängen die passenden Wagenunterbauten gesucht. Auf dem Zeichentisch entstanden aus dem Vor- und dem Kippwagen, die normal zum Transportieren von Erdaushub benutzt werden, die schmucken, römischen Reisewagen. Am 8. Juli, wurde mit der Erstellung der Wagen begonnen. In der Schreinerei flogen die Hobelspäne, girrten die Sägen und klopften die Hämmer. Die rohen Wagen, festgefügt und solide, nahmen Gestalt an. Mit grösstem Eifer schritt man an die Ausschmükkung. Aus Lehm wurden die Ornamente, Blattsäulen und Radspeichen modelliert. Die Erstellung der Negativ-Leimformen glückte im dritten Anlauf. Verhältnismässig gut entstanden die 68 verschiedenen Gipsabgüsse. Fleissige Hände stickten inzwischen mit leuchtender Smyrnawolle Figuren und Formen auf farbigen Emballage. In der Malerwerkstätte erhielten die Wagen ihre Grundfarbe, abgestimmt auf die Emballage. Auf die Radscheiben aus Sperrplatten mit Felgenleiste wurden die Speichen aus Gips befestigt. Schwieriger und zeitraubender gestaltete sich das Verkleiden der Holzsäulen mit den Blattabgüssen aus Gips. Die Nachtarbeit mehrte sich beträchtlich; mit ihr aber wuchs das Werk.

Der Festzug „Vom Lastenträger zur Spanischbrötlibahn" zieht am 9. August 1947 auf dem Bahnhofplatz Baden vor der Ehrentribüne der offiziellen Gäste vorbei. Fahnengruppe um 1600 mit Trommlern und Musketieren. (Unteroffiziersverein, Feldschützengesellschaft, Trommlergruppe.) Photo: Photopress

Bannerträger zu Pferd m. Kantonsfahnen. (Kavallerieverein Baden) Photo: ATP Bilderdienst

In der 1. Abteilung

Tragen

wird die einfachste Art, zu reisen und Lasten zu transportieren, dargestellt

Herkules trägt einen Steinblock auf dem Rücken. Photo: BBC

Griechische Bauleute tragen die drei Teile einer Säule. (Arbeiter Turn- und Sportverein „Neue Sektion" Baden) Photo: H. Weidmann, Egg b. Zürich

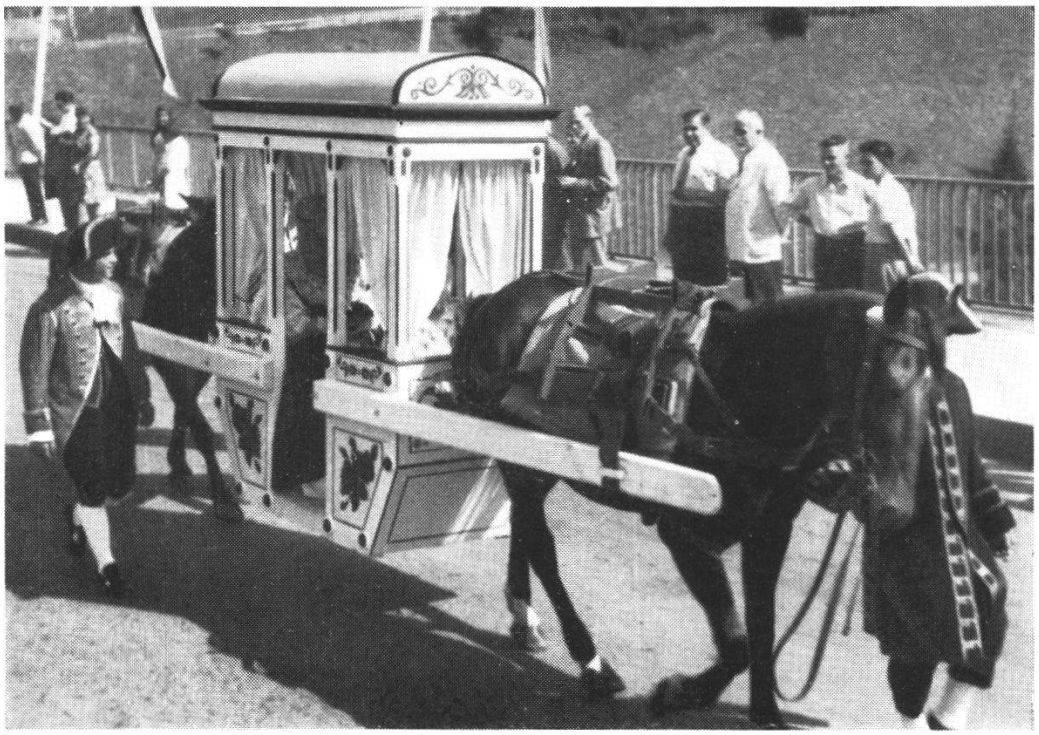
1425, sieben Jahre nach der Eroberung des Aargaus durch die Eidgenossen, zog ein Badener Harst über den Gotthard. (Unteroffiziers-Verein Baden, Schützengesellschaft Klingnau) Photo: H. Weidmann

Der Proviant wurde durch die Mannschaft und auf dem Rücken von Saumtieren getragen. Photo: H. Weidmann

Rite, rite Rössli - z'Bade stoht es Schlössli - z'Bade stoht es goldigs Huus - lueget drei Mareie druus. Photo: BBC

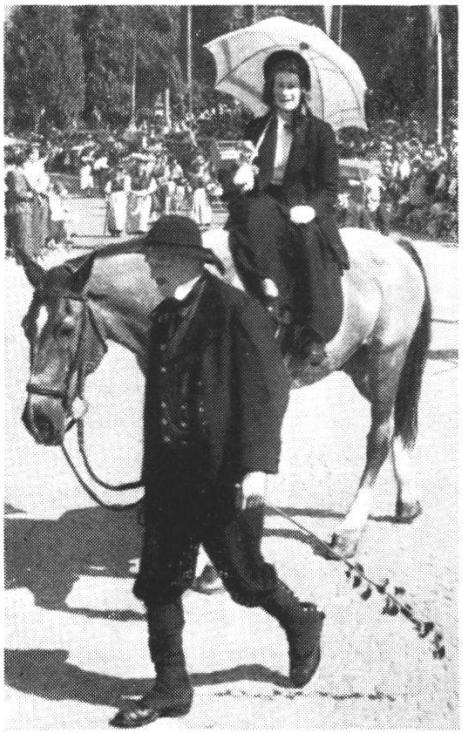
Andalusisches Idyll. „Sie und Er" auf dem Pferderücken. Photo: Alt, Baden

Reisende in Sänften um 1700, von Menschen getragen. Photo: B. E. Lindroos, Zürich



Reisende in Sänften um 1700, von Pferden getragen. Photo: K. Stadlin, Zürich. Die Sänften wurden durch den Fussballclub Baden unter Anleitung des Abteilungsleiters Bergmaier gebaut

Badener Kaufleute tragen um 1750 Waren an die Zurzacher-Messe. (S. A. C. Sektion Lägern und Subsektion Zurzach) Photo: H. Weidmann



Fremde Alpenreisende um 1800. (Männerturnverein Ennetbaden). Photo: ATP Bilderdienst

Walliser „Nomaden" wechseln den Wohnort. (Damenturnverein Ennetbaden und Hockeyclub Baden). Photo: B. E. Lindroos, Zürich

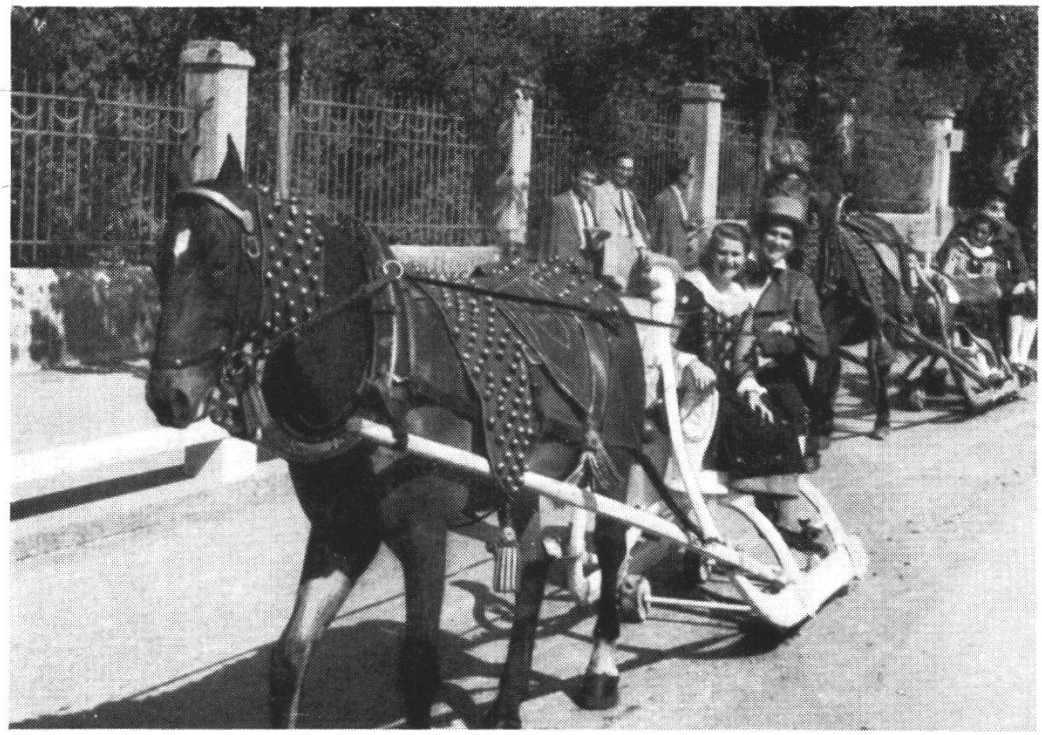
Die 2. Abteilung

Schleppen

zeigt die Methoden, wie Lasten auf dem Boden und auf dem Wasser geschleppt werden

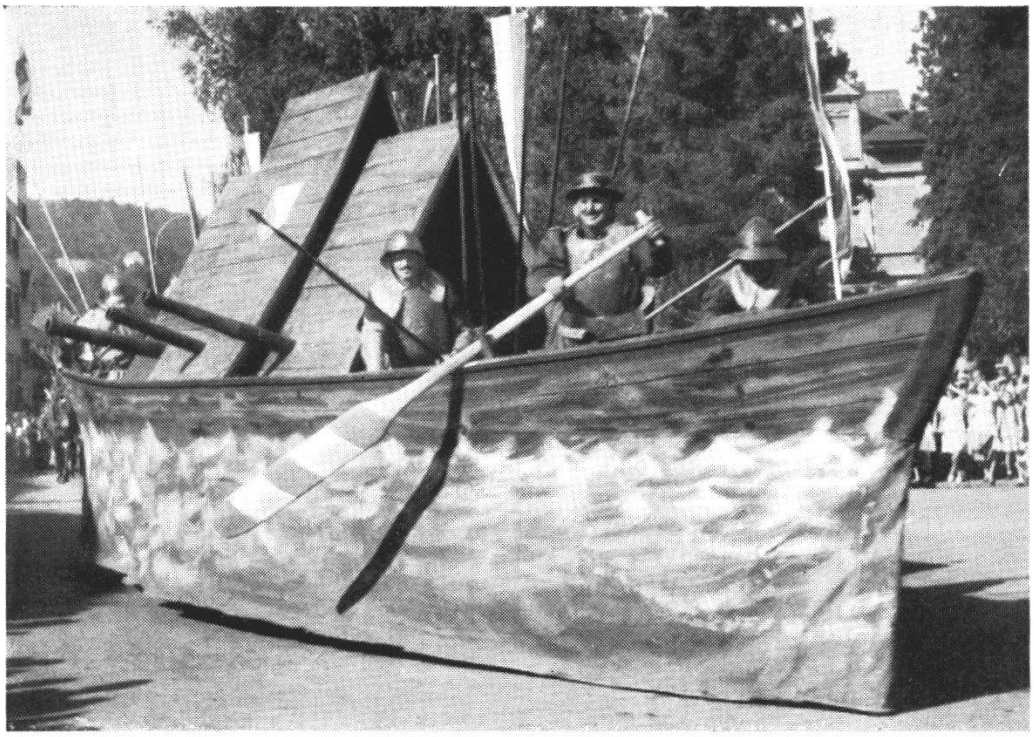
Jüngling schleppt einen Steinblock auf einem Ast. Photo: Weidmann

Ägypter schleppen eine Pharaostatue auf einem Schlitten. (Stadtturnverein Baden, Bildhauer E. Spörri, Wettingen). Photo: ATP Bilderdienst



Engadiner „Schlitteda". (Skiclub S. A. C. Sektion Lägern). Photo: Weidmann

Polarschlitten mit Hundegespann. (Kynologischer Verein Baden) Photo: Weidmann



Zürcher Kriegsschiff zur Zeit des alten Zürikriegs 1436—1450, nach einem Bild der Berner Chronik von Diebold Schilling. (Pontonierfahrverein Baden) Photo: BBC

Limmatschiff mit Waren und Fahrgästen. (Limmatclub Baden) Photo: Photopress

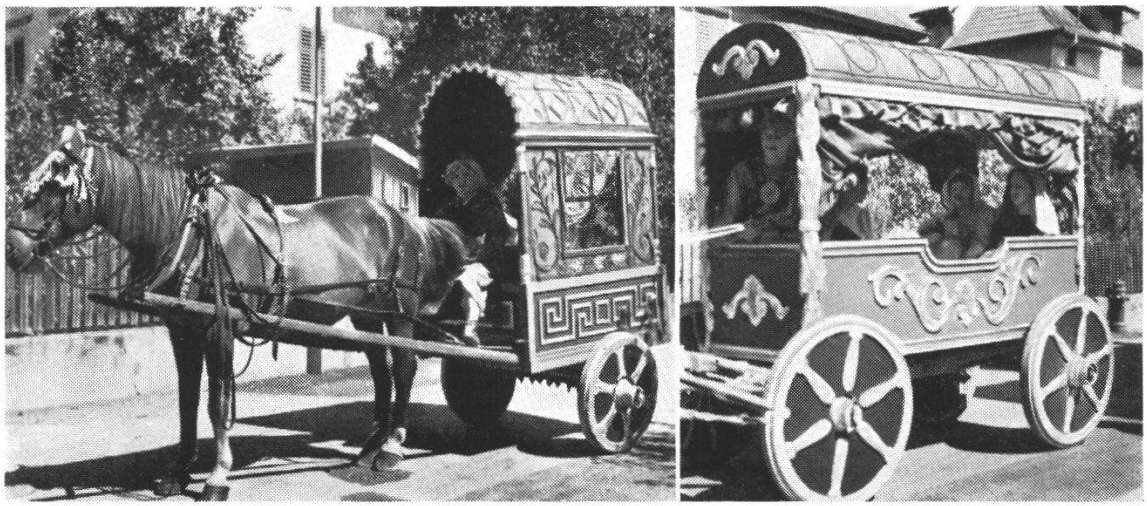
Die 3. Abteilung

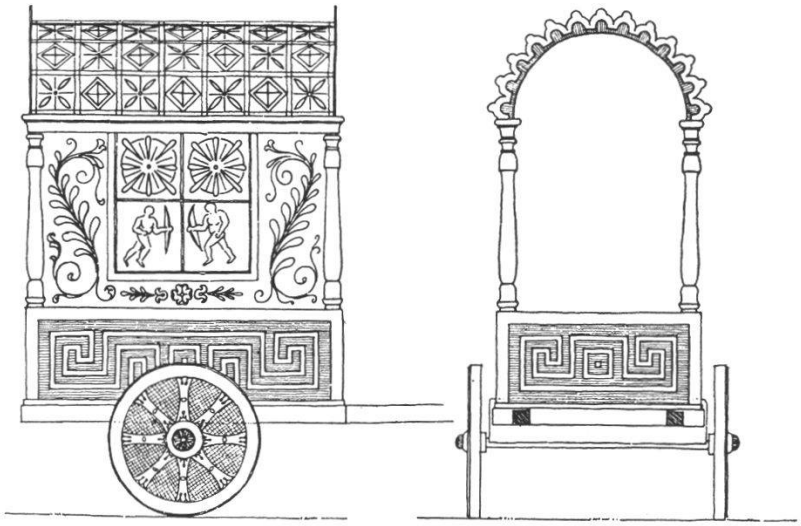
Fahren

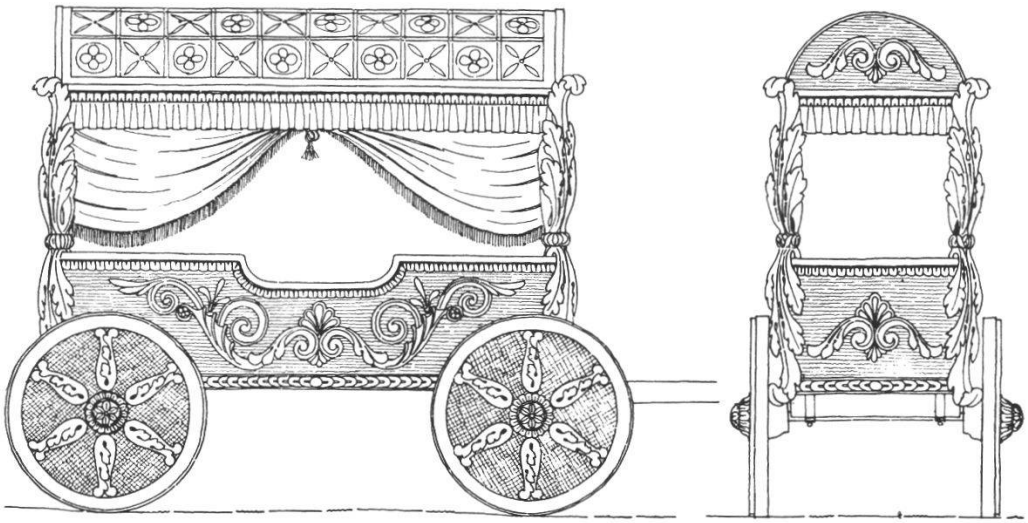
bringt die Verwendung des Rades zur Darstellung

Ein Knabe zieht einen Steinblock auf einem primitiven Wagen
Photo: Weidmann

Quadriga, römischer Rennwagen. Photo: ATP Bilderdienst







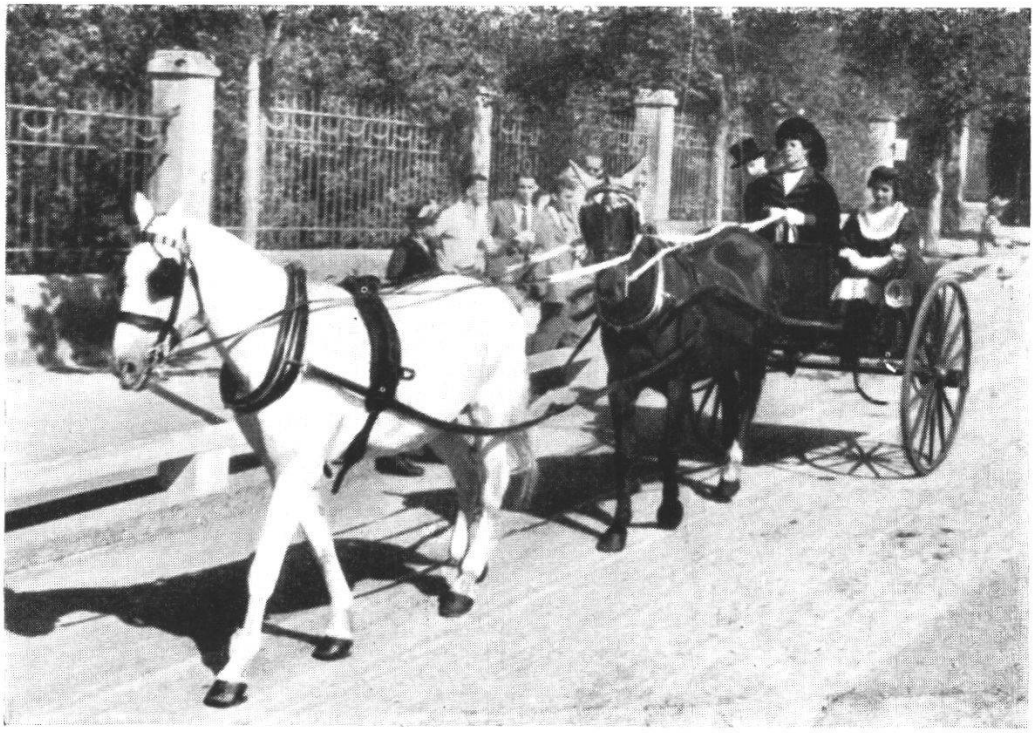
Römische Reisewagen (Kathol. Turnverein „vom Stein“ Baden). Photo und Werkzeichnung: Bernh. Müller, Ennetbaden

Mittelalterlicher Reisewagen. (Gemischter Chor Ennetbaden) Photo: Weidmann

Holländischer Fasswagen m. Tandemgespann. (Kath. Gesellenverein Baden) Photo: Weidmann

Fünfspännige Postkutsche. (Postmuseum Bern). Photo: ATP Bilderdienst

Draisinen Fahrer aut Laufrädern des Freiherrn von Drais 1817. (Radfahrerbund Baden und Veloclub der Stadt Baden) Photo: Weidmann

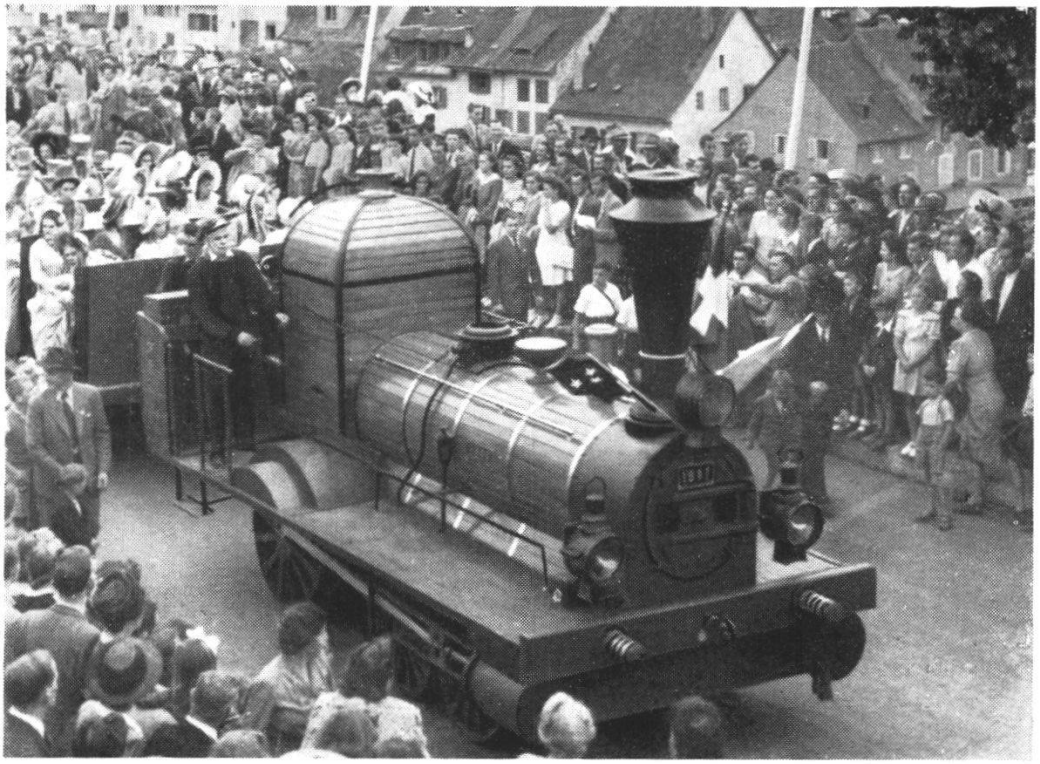


Trabrennwagen mit Tandemgespann. (Privatgruppe Dietikon) Photo: Weidmann

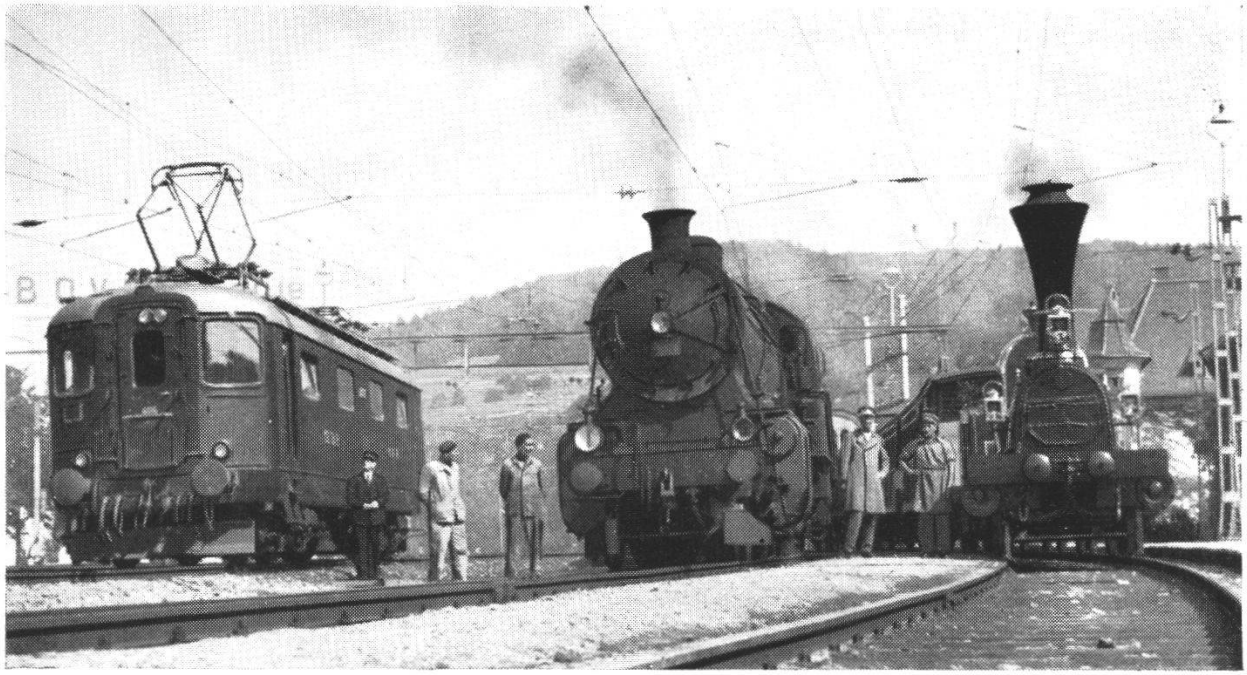
Achtspännige Steinfuhre. (Gemeinde Dietikon) Photo: Weidmann

Rösslitram (Schweiz. Technikerverband, Sektion Baden) Rekonstruktion aus einem alten Tramwagen aus Vevey durch die Depotwerkstätte der Städtischen Strassenbahn Zürich. Photo: Photopress

„Kinder-Spanischbrötlibahn", gebaut v. Personal des Kraftwerkes Eglisau (N.O.K.) Eigentum des „Verkehrshauses der Schweiz". Photo: BBC



„Strassen-Spanischbrötlibahn", 1937 gebaut und 1947 verbessert durch die „Technische Gesellschaft Baden". Photo: Photopress



Re 4/4 (1947) C 5/6 (1913) „Limmat“ (1847)

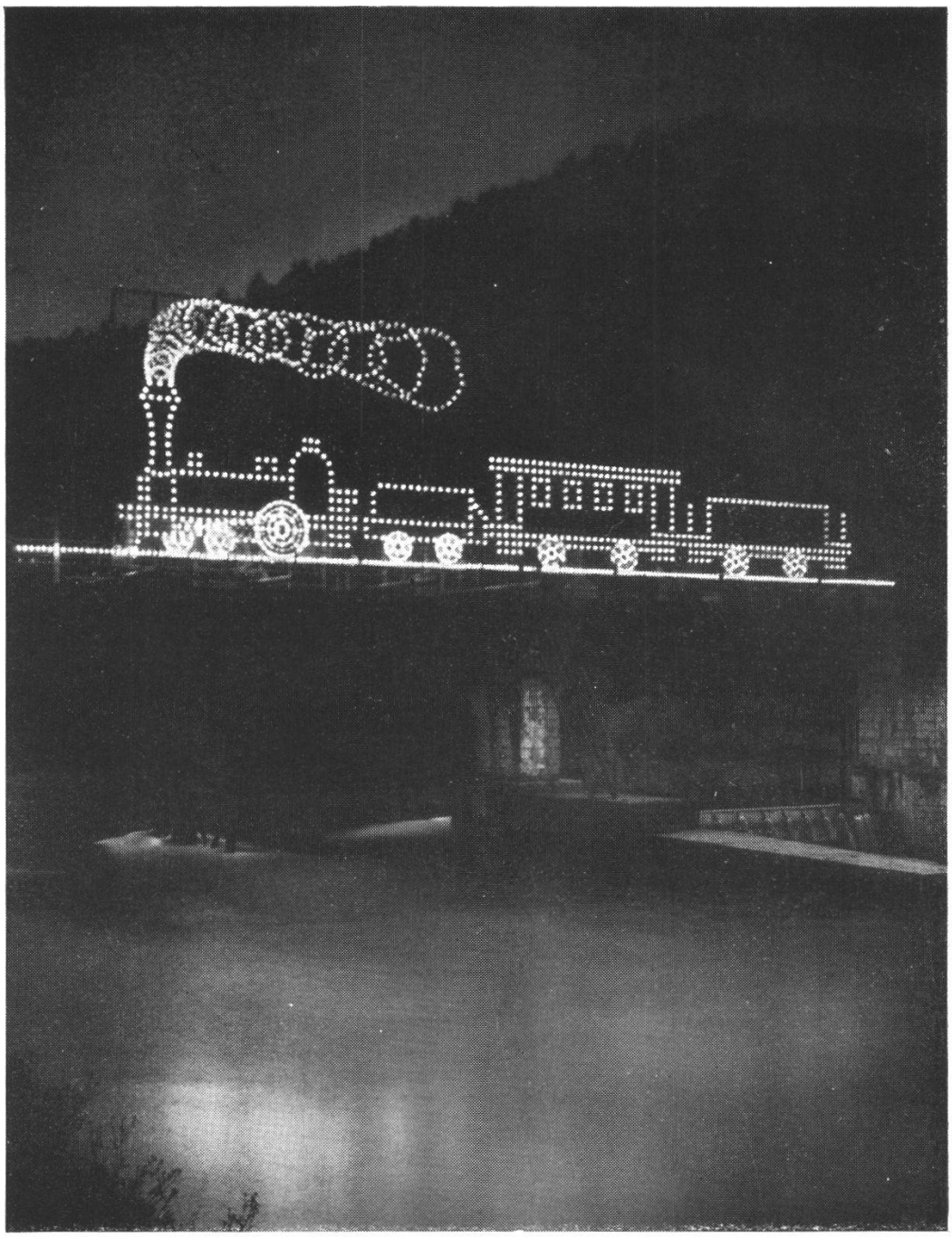
Hundert Jahre Lokomotivenbau. Im Bahnhof Baden haben sich drei Generationen „Rendez-vous“ gegeben. Photo: BBC

Brunton-Lokomotive 1813, die sich mit stempelförmigen Hebeln vorwärts stösst. Photo: ATP Bilderdienst

Hoher Besuch aus Frankreich in Baden; die Crampton-Lokomotive „Le Continent“. (185?) Photo: BBC

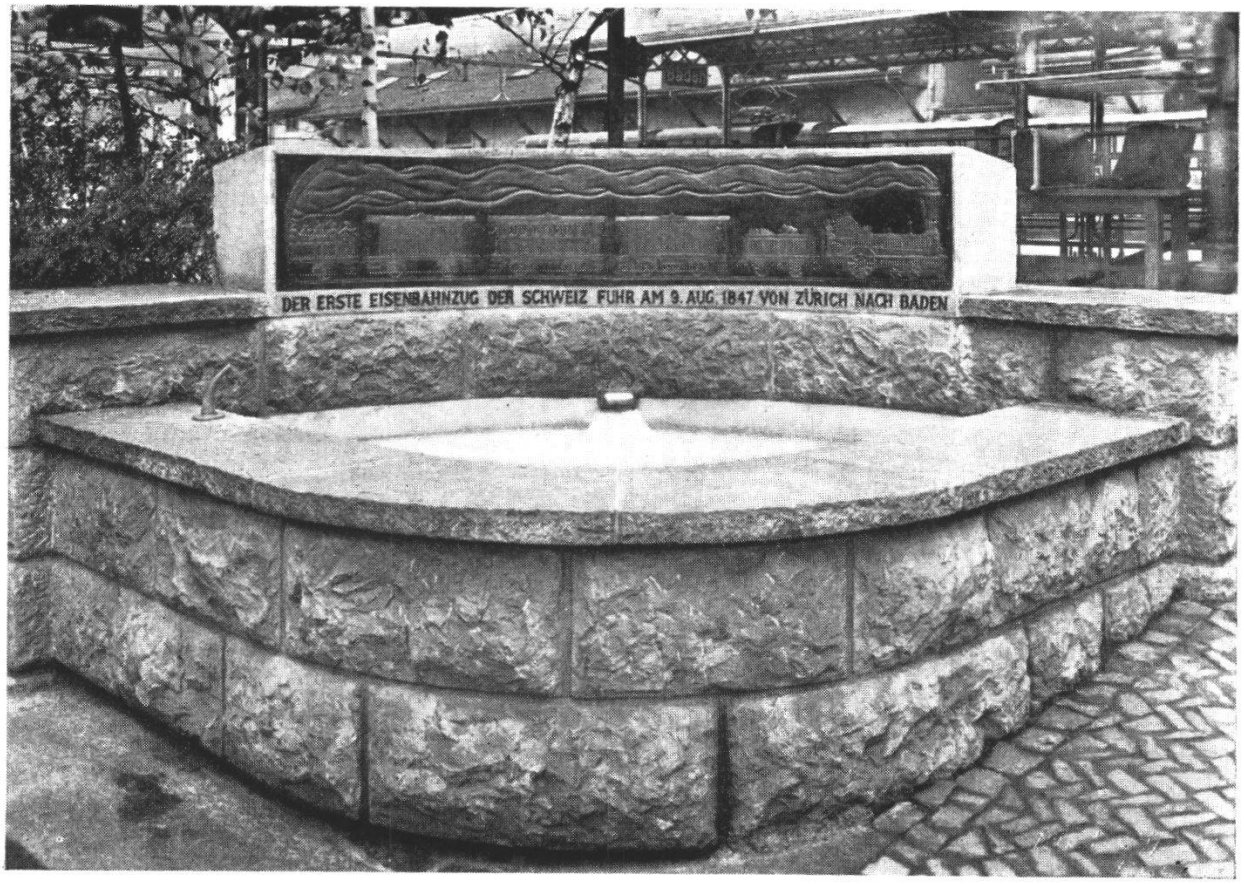
Am 10. August kamen der Limmatclub Zürich und die Schiffleutenzunft auf vier Schiffen nach Baden. Zwei der Fahrzeuge wurden am Festzug auf Rädern mitgeführt. Photo: ATP Bilderdienst

Rob. Mächlers „Spuk um die Spanischbrötlibahn" wurde wiederholt unter der Linde auf dem Bäderplatz durch die „Badener Maske" aufgeführt. Photo: W. Nefflen, Ennetbaden



Gross und Klein hatten grosse Freude an diesem Bähnlein, das nachts in natürlicher Grösse über der Limmat leuchtete. Räder und Kolbenstangen bewegte und Rauchringlein ausstiess. Abwechselnd mit diesem Bild leuchtete die Zahl 1847 auf. - Obenstehendes Bild zeigt das grosse Gestell der „Lichterloki" auf dem Stauwehr. Photo: BBC

Im Wartsaal 2. Klasse hat der Graphiker C. Pavelka den Empfang des 1. Zuges in Baden gemalt. Photo: BBC



Zur Erinnerung an die Eröffnung der Eisenbahn Zürich-Baden vor hundert Jahren wurde auf dem Bahnhofplatz in Baden ein Brunnen errichtet, an dem der Badener Bildhauer Walter Squarise in Erz den Augenblick festgehalten hat, in dem der „Spanischbrötlizug" aus dem ersten schweizerischen Eisenbahntunnel durch den Schlossberg herauspustet. Photo: Zipser Baden

Nachdem die Dachdecken und Vorhänge aufgespannt waren, konnte mit Gold- und Silberbronce der Effekt noch beträchtlich gehoben werden. Die letzten Pinselstriche am Morgen des offiziellen Tages vollendeten das Werk, für das die Männerriege gut 400 Freistunden opferte.

B. Müller, Bautechniker

Der Festzug in Zahlen

Ueber die finanziellen Ausmasse, die den Festzug charakterisieren, geben folgende, der Abrechnung vom 1. Dezember 1947 entnommene Zahlen Auskunft.

Strassen-Spanischbrötlibahn. Kosten 8264, Defizit 1507.

Kinder-Spanischbrötlibahn. Kosten 1328, Reinertrag 136.

Postkutschen. Kosten 1583, Reinertrag 660.

Rösslitram. Kosten 4591, Defizit 1771. Weitere Kosten:

Brunton-Lokomotive 3142.

Uebrige Requisiten 7870. Kostüme 17 700. Coiffeure 7870.

Pferde 2614. Musikkorps 1556.

Varia 1273.

13.30 Uhr beim Schwimmbad

Ein strahlender Sonntagnachmittag, kein Wölklein am Himmel; also schönstes Festwetter! Draussen beim Schwimmbad hat sich der Leiter des *vierten Teiles des Festzuges* mit seinem Assistenten an einem kleinen Tischchen eingerichtet und seinen «Kommando-Posten» bezogen. Noch herrscht tiefe Ruhe; nur vereinzelte braune Sklaven und panzerbewehrte Krieger, Zigeuner und Schlossfräuleins eilen an ihre Sammelplätze. Noch einmal wird die Organisation der «Abteilung 4» durchbesprochen; denn in kurzer Zeit wird ein toller Betrieb einsetzen, der keine Diskussionen über Organisationsfragen mehr zulässt. Konnten die drei ersten Abteilungen des imposanten Festzuges in ihrem thematischen Aufbau und in allen Einzelheiten durchorganisiert werden, so bestand in der «Abteilung 4» die Möglichkeit, unangemeldete Zuzüger im letzten Moment noch einzureihen. Und diese Zuzüger kamen; an allen drei Tagen, in hellen Scharen, zu Fuss, mit Ross und Wagen. Es waren zwei Möglichkeiten vorgesehen, alle diese

unangemeldeten Ueberraschungsteilnehmer unterzubringen, ohne dass der thematische Aufbau gestört worden wäre; es waren die Gruppen «Verkehr auf der Landstrasse» und «Eröffnung der Spanischbrötli-Bahn».

Doch zurück zum K. P. beim Schwimmbad! Bereits sind die Herren des Verpflegungskomitees angerückt; sie werden wegen der berühmten 2 Mahlzeiten-Coupons und der Abgabe der Verpflegungsbons ebenfalls alle Hände voll zu tun haben. Auch der Friseur ist anwesend. Es beginnt ein frohes und farbenprächtiges Leben an der Seminarstrasse. Kutscher und Fuhrleute holen sich Bärte und Perücken; kleine Biedermeier-Fräuleins werden unter Aufsicht der gesamten Familie geschminkt; Kinder, viele Kinder trippeln heran, geleitet durch aufgeregte Mütter.

Was machen wir mit all den vielen Kindern? Ein Einfall! Ist nicht irgendwo in der «Abteilung 4» ein wohlbeleibter Zugsteilnehmer (die personifizierte Güte), der sich als Volksschullehrer ausgeben könnte? Her mit ihm! Er wird mit Schmetterlingsnetz und Botanisierbüchse ausgerüstet, sammelt die frohe Kinderschar, und schon ist die lebhafte Gruppe «Dorfschulreise» zusammengestellt.

Dann die Diskussionen wegen der Besetzung der Fahrzeuge! Schon längst ist der letzte Platz vorsorglich besetzt worden. Jeder Fahrgast hatte einen Ausweis erhalten, der ihn berechtigte, an dem und dem Tage in dem und dem Fuhrwerk mitzufahren. Und doch gab es auch hier Ueberraschungen; z. B. beim grossen Wagen der Spanischbrötli-Bahn. Dass dieses Objekt, aus dem sich alles so prächtig sehen liess, in dem man aber auch so wunderbar *gesehen werden* konnte, gestürmt werden würde, wenn nicht strenge darauf geachtet worden wäre, nur Passagiere mit «Billett» zuzulassen, war den Leitern der «Abteilung 4» vollständig klar. Glauben Sie, wir hätten zufällig Herren der Mehrkampfgruppe und im Organisieren gewandte Techniker als Kondukteure auf den Wagen gestellt? Nicht von ungefähr wurde ein redegewandter Ingenieur als Direktor und ein minutiös arbeitender Techniker als Betriebsleiter der Bahn engagiert. Und doch, was geschah? Schon am ersten Nachmittag des Umzuges kam von der Schartenstrasse her, zur festgesetzten Besammlungszeit, ein altes Hutzelweiblein in Originalkostüm angetrippelt. Keine Macht der Welt, keine muskelgestählte Mehrkampfgruppe, kein Direktor, nichts hätte es abhalten können, auch ohne Ausweis den Wagen zu besteigen und sich auf gutem Platze

niederzusetzen. Wie das erste Mal, verlief dieser Vorgang pünktlich und haargenau am zweiten und dritten Umzugstag. Niemand wusste, woher die Greisin kam, wo sie wohnte; sie war einfach zur festgesetzten Zeit da, und damit basta; die Direktion, die Betriebsleitung und das Personal der Bahn hatte sich mit dieser unabänderlichen Tatsache abzufinden.

Nun wieder zurück zum Schwimmbad! Jetzt hat der Hochbetrieb eingesetzt. Von allen Seiten strömen die Scharen herbei, die meisten bereits einer Gruppe zugeteilt; aber immer Neue wollen noch mitmachen. Der Bär rückt an und begrüsst mit Händedruck seinen Führer, der Landstreicher benimmt sich noch ganz gesittet, und der Polizist hat nicht den geringsten Grund, ihn am Entweichen zu hindern. Die Strassen um das Schwimmbad herum beginnen sich mit lebhaften Gestalten zu füllen, und schon tauchen die ersten Fahrzeuge auf; der Sängerwagen mit der patentierten Bierpumpe (Marke «Preisig»), der Werkstättewagen mit den sonst befehlsgewohnten schwarzen Gesellen, die schon eifrig den Hammer schwingen und der Kantinenwagen.

Was kommt wohl heute noch alles vom Limmattal her? Zuverlässige Meldungen hierüber sind keine eingelaufen. Sie kamen aber alle; das Hundefuhrwerk, der kleine Botenwagen, der später dem armen Bären zur Rettung wurde, das Weinfuhrwerk und das stilechte Tandemgespann. Hatten Sie nicht auch den Eindruck, dass bei diesem Fuhrwerk alles übereinstimmte; die Pferde, die schöne, ach sooo stolze Unbekannte, der Groom, alles, alles war hier *nur* Noblesse. (Man sagt, die Dame habe sogar einmal während des Umzuges gelächelt!). Das imposanteste Fahrzeug der Gruppe, der «Siebenspänner» mit seiner kostbaren Fracht rückt an, von kundiger, fahrgewohnter Hand geleitet und stellt sich für den Umzug bereit, die Reitergruppe, die Aarauer Kadetten erscheinen, und dann schliesslich, wie es sich gehört, die privaten Equipagen mit teils älteren, teils jüngeren Insassen. Bis da nun wieder alle die Sonderwünsche wegen der Einreihung in der Abteilung erfüllt waren! Schliesslich konnten auch diese Sonderbegehren zur Zufriedenheit aller Beteiligten erfüllt werden. — Was jetzt noch nicht «versorgt» war, wurde dem umsichtigen Präsidenten des Männerchors Baden für seine Eröffnungsgruppe zugewiesen, der im Handumdrehen aus all den Jüngferchen, Fräuleins und Damen farbenprächtige Gruppen hinzauberte und fast jedem der Bade-

ner- und Zürcherbürger eine fröhliche Bürgerin zuteilen konnte.

Nun kam der, für jeden Organisator interessante Moment, wo die Spitze des Festzuges schon lange auf dem Marsche ist und jeden Augenblick die eigene Abteilung sich in Bewegung setzen wird. Es ist der Augenblick, wo sich der Abteilungsleiter zurückzuziehen hat; denn jede weitere Einmischung würde jetzt nur noch Unordnung und Verwirrung verursachen. Es ist aber auch der Moment, wo jeder Teilnehmer sich seiner Rolle, die er zu spielen hat, bewusst sein muss und sich dem ausgegebenen Gedanken, dem Thema unterordnen soll. Sie haben es auch alle gtan.

W. Siegwart, Ingenieur

Kritische Stunden

Nicht nur die Vorbereitungszeit, auch die Festtage brachten kritische Stunden, über die hier kurz berichtet werden soll. Manche Fussangel musste umgangen, manche Klippe umschifft, manches Hindernis umfahren werden.

Schon bis der Festzug auf dem Papier stand, gab es lebhafte Diskussionen. Einerseits suchten einige Berater Gruppen, die sich 1923 und 1937 bewährt hatten, wieder unterzubringen; anderseits zielten andere dahin, 1947 etwas völlig Neues aufzustellen. Auch die beiden Tendenzen, eine «Badenfahrt» mit Szenen aus der Geschichte der Bäder zu zeigen und der Gegenpol, dem Fest das Gepräge einer SBB-Angelegenheit zu geben, kamen zum Ausdruck. Wohl stand von Anfang an fest, im Festzug die Entwicklung des Verkehrs zu demonstrieren; allein auch hier herrschte lange Unsicherheit über die Zeitspanne, die berücksichtigt werden sollte. Es gab Wochen, in denen es schien, als ob Indianerüberfälle auf Pazifikbahnen, alte Automobile, ja selbst primitive Flugzeuge im August 1947 in den Strassen von Baden vorgeführt würden. Schliesslich bestimmte der allgemein vertretene Wunsch, die Badener Altstadt im Kleid von 1847 zu zeigen, als Endtermin der technischen Entwicklung die Zeit vor hundert Jahren anzusetzen. Als dann die originelle Idee auftauchte, das Tragen, Schleppen und Fahren als physikalische Grundlage zum thematischen Aufbau des Festzuges zu wählen, stellte sich rasch der Titel ein: «Vom Lastenträger zur Spanischbrötlibahn».

Grosse Sorgen brachte die Festlegung der Zugsroute und

des Aufmarschgeländes. Bald erwies sich die Römerstrasse als solches zu klein. Die Abteilungsleiter gingen nämlich mit solchem Eifer an die Arbeit, dass sich einzelne Gruppen zu kleinen Festzügen auszuwachsen begannen. Als dann noch aus allen Kantonsteilen und dem benachbarten Zürcher Gebiet sich Trachtengruppen (schliesslich waren es 25) anmeldeten, verlegten wir den Sammelplatz aufs geräumige Wettingerfeld. Um die Einheit des Festzuges nicht zu stören, wurden die Trachtengruppen mit den Musikkorps zwischen die vier Abteilungen des Festzuges geschoben.

Neben dieses ständige Anschwellen der Teilnehmerzahl traten zeitweise auch Reduktionen. Am empfindlichsten traf uns die Absage der Wettinger, die mit rund 200 Personen und viel Vieh das Leben auf der Landstrasse im Jahre 1846 zur Darstellung bringen wollten. Die Vorarbeiten durch Bildhauer Spörri und den Graphiker Bruggisser waren schon so weit gediehen, dass wir ihre farbenprächtigen Entwürfe als Vorbild für die noch zögernden Badener Vereine im Schaufenster des Verkehrsbureaus ausstellten; da kam die Meldung, dass die Wettinger Vereine nur an einem Tag mitwirken könnten. Durch den telephonisch erfolgten «Kurzschluss» entstand daraufhin in der 4. Abteilung eine Lücke, die aber durch Ing. Siegwart und das Entgegenkommen von Badener Vereinen, die bisher nur schwach vertreten waren, bald ausgefüllt war.

Einige Beispiele sollen technische Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, zeigen. Eine Anfrage beim Zirkus Knie, der die Eröffnungsvorstellung in Zürich auf den Vorabend der «Badenfahrt» angesetzt hatte, verschaffte uns wohl einen römischen Rennwagen, aber nicht die dazu passenden Rosse, da der Hufbeschlag von Zirkuspferden dem weichen Untergrund der Manege angepasst ist. Auch der angeforderte Elefant blieb aus. Herr Tierarzt Heimgartner, dem die Verantwortung über die vielen Pferde, die am Festzug mitzogen, anvertraut war, brachte rechtzeitig die vier Schimmel zusammen, die er höchst eigenhändig als Cäsar lenkte. — Grosse Geduld brauchte es auch, zum Tragen einer Sänfte die geeigneten Pferde aufzutreiben. Es bedurfte einiger Proben, bis das hintere Tragtier gefunden war, ein langsamer, ziemlich stumpfer Gaul, der nicht so wunderfitzig wie seine Vorgänger war, und nicht wie diese immer wieder den Kopf auf die Seite legte, um zu sehen, was vorne vor sich ging.

Viele Umstellungen brachte die Abteilung «Schleppen».

Unter anderem gehörte das Gleiten von Transportwerkzeugen auf dem Wasser hieher. Vorgesehen war, die Entwicklung vom Einbaum und vom Floss bis zur Badenfahrt von David Hess vorzuführen. Da kam die Meldung zweier Zürcher Vereine, die riesige Weidlinge mitzuführen gedachten. Da bekam der Abteilungsleiter Architekt Welti Arbeit! Wie oft zückte er den Rechenschieber, verhandelte mit Transportanstalten und Elektrokarrenfachleuten! Sein Gutachten hat dazu geführt, dass sich im Verkehr mit den Ennetbadener Vereinen kritische Stunden einstellten. Das grosse Gefälle der Limmatbrücke, die nach Ennetbaden führt, schien zu gross, um ohne Gefahr die schweren Schiffe um den starken Rank auf die Sonnenbergstrasse zu bringen. Die Befürchtung war richtig; das geringe Strassengefälle vom Schulhausplatz zur Hochbrücke genügte schon, um beim Rückweg des Festzuges eines der Schiffe in zu rasches Tempo und ein Pferd zu Fall zu bringen. — Auch in Baden hat es scharfe Ränke. Als der Festzug auf dem Papier immer länger wurde, sahen wir uns gezwungen, der Bruggerstrassen-Route das «Anhängsel» über Gartenstrasse und Martinsbergstrasse anzufügen. Eines schönen Tages erprobten wir die Passage mit einem Spezialfuhrwerk, das eine lange Telephonstange trug. Die Schwierigkeiten der Schiffstransporte verringerten sich merklich, als die Dietikoner das Warenschiff, das den Ueberfall auf das Städtchen Glanzenberg hätte darstellen sollen, und die Zurzacher ihr Rheinfloss abmeldeten. — Es stellten sich auch Schwierigkeiten ein, als versucht wurde, die «Wolgaschlepper» im Festzug das «Wolgaschlepperlied» singen zu lassen; denn es zeigte sich, dass es in Baden nicht möglich ist, einen Schifferclub und einen kleinen Gesangverein an *einem* Seil ziehen zu lassen. So kam es, dass die Wolgaschlepper stumm durch die Strassen Badens zogen und so der sonst originellen Gruppe den «Witz» nahmen.

Ein Kapitel für sich bildete die Lenkung der Strassen-Spanischbrötlibahn durch den im Lokomotivenleib sitzenden Chauffeur. Es musste nicht nur das 1937 konstruierte Modell wieder auf einen Traktor aufmontiert werden, der übrigens anfangs streikte; sondern es musste eine Ventilationsanlage eingebaut werden, um den Insassen dieser «Trojanischen Lokomotive» vor Schädigungen zu schützen.

Das Festprogramm sah im Anschluss an den Festzug alle drei Tage Vorführungen musikalischer und schauspielerischer Natur nach einem bestimmten «Stundenplan» vor. Die Länge

des Festzuges und das heisse Wetter aber brachte Verspätungen und sogar Ausfälle. Wer die müden Festzugsteilnehmer beim «Zobig» im schattigen Wäldchen hinter dem Spital beobachten konnte, begriff, dass es einige Gruppen nicht eilig hatten, wieder zur Arbeit auf die sonnige Strasse zu gehen. Am besten klappte es noch mit den Sängern und Sängerinnen, die auf Wagen fuhren. Aeusserst kritische Augenblicke waren es, als am Samstagnachmittag des 9. August Herr Welti mit dem Zürcher Radiowagen auf dem Theaterplatz wartete (den «Stundenplan» in der Hand), um Tonbandaufnahmen zu machen. Es blieb nichts anderes übrig, als durch Boten alle singenden Gruppen möglichst rasch auf den Theaterplatz zu dirigieren. — Auch war vorgesehen, die mächtige Pharaostatue nach dem Festzug zu einer originellen Schaustellung zu benützen. Frau Dir. Kachler hatte mit den Stadtturnern einen Reigen eingeübt; an Stelle fehlender Lanzen, hatte der Bazar Lang in letzter Minute 35 Besenstiele geliefert. Eine Solotänzerin und ihr Gefährte waren drei Mal bereit zur Mitwirkung und — drei Mal wurde der vorgesehene Reigen durch die «Tücke des Objekts» verhindert; einmal musste der Schlitten des Pharao, der natürlich auf versteckten Rollen lief, ausgeschaltet werden, weil eine derselben verkohlte.

Trotz aller Umsicht schlichen sich, wie Zuschriften erkennen liessen, Regiefehler in den Festzug ein. So kam ein scharfer Protestbrief des Zentralkomitees der «Pro Ticino»-Sektionen. Seinem Wunsch, der Mann auf dem Kantinenwagen möge die Spaghetti nicht mit den Fingern essen, wurde am zweiten Sonntag entsprochen. Nicht nur Heiterkeit, sondern ebenfalls Reklamationen brachte der Umstand, dass der grosse, so naturgetreu angemalte Granitblock, den die Dietikoner mit acht Pferden zogen, wie Espenlaub zitterte. Herr Heid, der Betreuer der zahlreichen Limmattalgruppen, erklärte dieses komisch wirkende Phänomen durch die Einwirkung der ausserordentlich trockenen Luft der heissen Augusttage. — Im allgemeinen aber hat das Publikum den Organisatoren des Festzuges grosses Vertrauen entgegengebracht; gelang es doch am ersten Festtag einem schweizerischen Landsturmmann, Façon 1914, hinter den alten Schweizern, die auf ihren Pferden die Kantonsbanner trugen, die 5 Kilometer mitzumarschieren, ohne dass er als wandernder «Anachronismus» aus dem Festzug herausgepflückt worden wäre!

P. Haberbosch