

**Zeitschrift:** Badener Neujahrsblätter

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

**Band:** 43 (1968)

**Artikel:** Corso-Anekdoten

**Autor:** Hoegger, Ruedi

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-322960>

#### **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:** 14.02.2026

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

## Corso-Anekdoten

Aller Anfang sei schwer, sagt das Sprichwort, und man mag es glauben. Woher den Mut, woher die Idee, woher die Mittel nehmen, um anzufangen? Wenn nur der erste Schritt getan wäre.

Und doch ist nichts leichter als der Anfang, nichts leichter, als an der ersten Idee sich zu begeistern und den ersten Plan überzeugend darzulegen. Die Schwierigkeiten kommen später.

Am Anfang der Planungsarbeiten für die Badenfahrt stand die Überzeugung, daß im Jahre 1967 kein Umzug stattfinden werde. Die Argumente hiefür waren einleuchtend. Aber erstens kam es anders und zweitens als man dachte. Der anfängliche Plan mußte revidiert werden, weil seine Folgen unabsehbar waren, und man holte die Umzugsidie reumütig aus der Klamottenkiste.

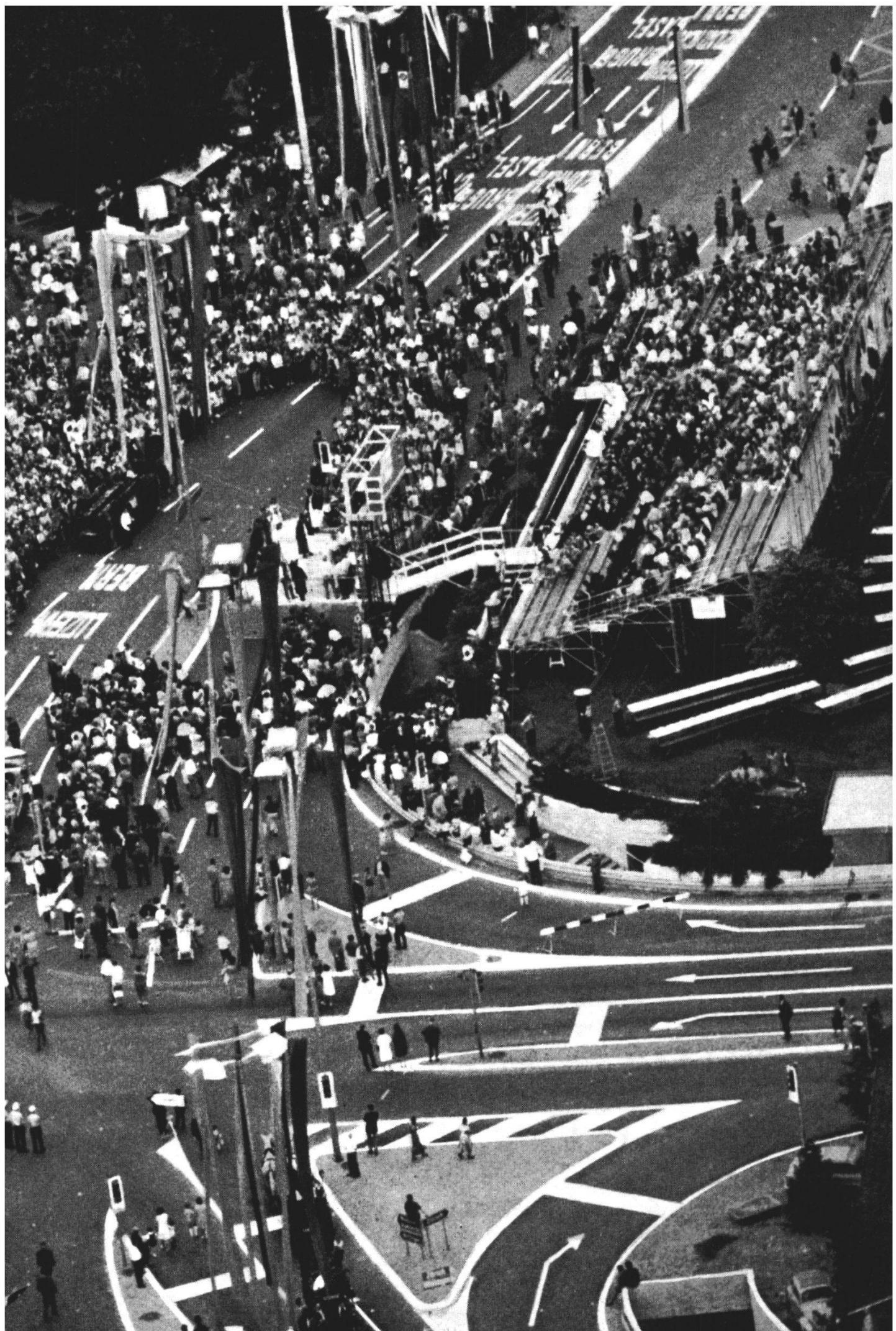
Aller Anfang ist leicht. Mit den Ideen jedoch umzugehen, die sich am Anfang so rasch eingefunden haben, ist schwierig; denn sie sind wie eigenwillige Persönlichkeiten, die das Recht beanspruchen, die Welt nach ihrem Maß zu gestalten. Und manchmal läßt sich das die Welt nicht gern gefallen. Nichts mühsamer als das Feilschen und Zanken zwischen den Ideen und den phantasielosen Gegebenheiten des Alltags. Nicht der Anfang, sondern die Fortsetzung ist schwierig.

Eine Fülle von Ideen stand dem neuen Plan eines Corso zu Gevatter, und viele von ihnen haben sich als tüchtige Wegweiser durch das Labyrinth der Schwierigkeiten erwiesen. Manche aber entpuppten sich auch als schrecklich strenge Gebieter, denen es niemand recht machen konnte und die man um Verzeihung bitten mußte, wenn sich die unbotmäßige Wirklichkeit ihrer Herrschaft nicht beugen wollte. Mancher hat während der Vorbereitungen zum Corso geseufzt und sich kopfschüttelnd der Anfänge erinnert, als die Ideen noch freundlich und harmlos aufgetreten waren.

Da war der Einfall mit den Pferden und den Gespannen, ein männlicher, herrschaftlicher Einfall, der in Großzügigkeit und Eleganz einhertrabte und von dem der Hauch einer vergangenen, besseren Zeit ausging. In seinem Gefolge führte er leichte Ein- und Zweispänner, verschiedene Arten von Dreigespannen, die herrliche Quadriga und gar Gefährte mit fünf, sechs und sieben Rossen. Ob seine Gespanne vom Bocke oder vom Sattel gelenkt, ob sie am Zügel geführt wurden, das alles machte dem adligen Einfall nichts aus. Im Gegenteil: Er legte seinen ganzen Stolz in eine solche Vielfalt. Nur







◀ 8

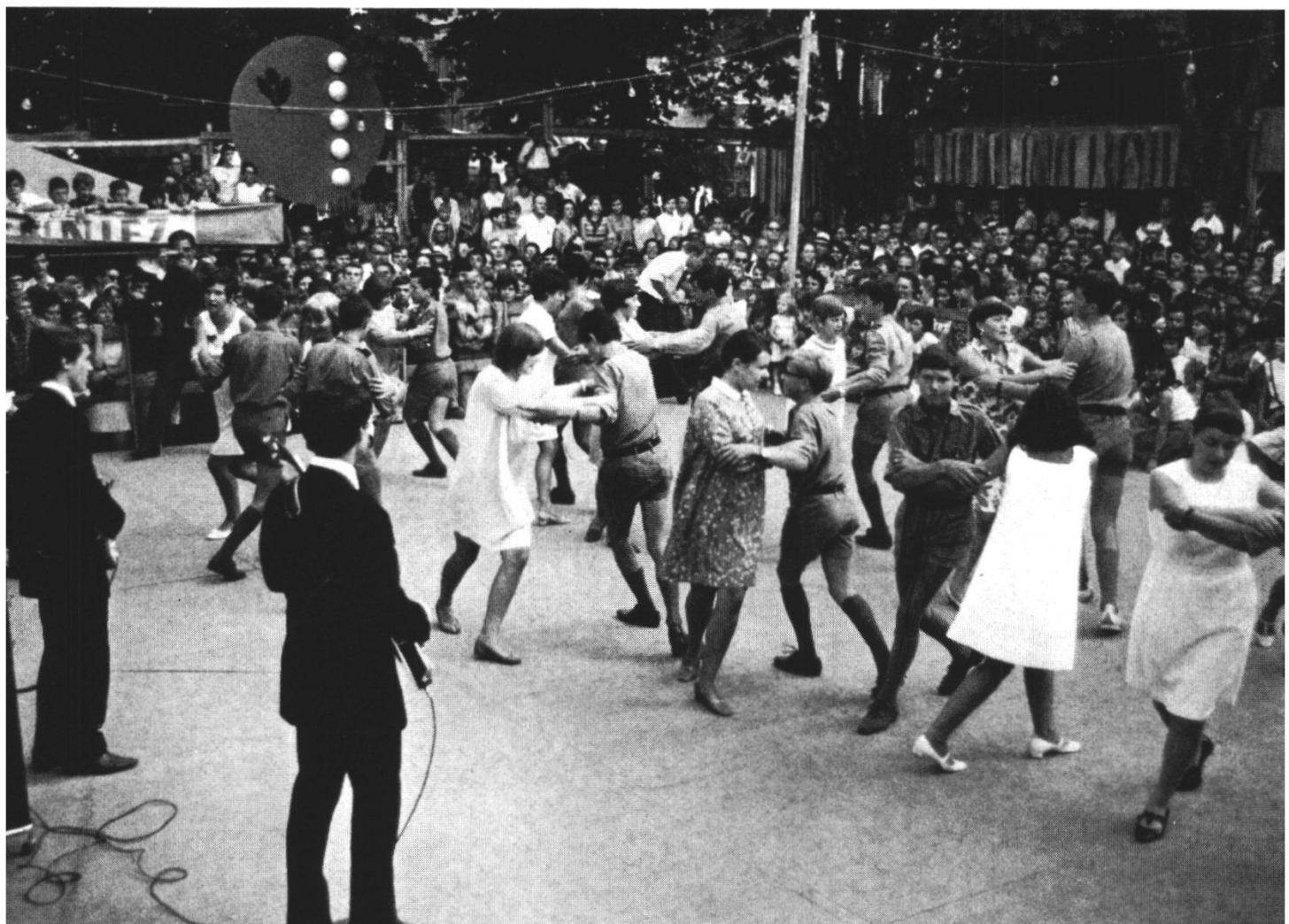
◀ 9

10











war er ein hinterlistiger Herr nebenbei, der es darauf angelegt hatte, den Kutschern allerlei Mißhelligkeiten zu bereiten, obwohl er doch wissen mußte, daß heutzutage kein Mensch mehr leicht mit sieben Pferden zugleich fahren kann. Einer seiner Diener, den er in Zürich gedungen hatte, erreichte denn auch nur Spreitenbach, wo er von den sechs Tieren zwei ausspannen mußte. Sie hatten sich gegenüber den Nachbarn aus fremden Ställen zu übel benommen. Ähnliche Unbill erlitt ein anderer Fahrer, dessen vier Pferde beim Startzeichen zum Corso mit aller Liebe und allen Flüchen nicht vom Flecke zu bringen waren. Immerhin ist zu sagen, daß sich Kutscher und Pferdeknechte ihrem Herrn gegenüber, dem stolzen Einfall, nichts zuschulden kommen ließen und für ihn große Ehre einlegten vor den Augen des Publikums.

Einen viel schwereren Stand hatte der anfängliche Wunsch nach Holzrädern und Eisenkufen, ein wackerer Halbbruder des großen Pferdeefalls, aber bescheidener im Auftreten und weniger erfolgreich in seiner Laufbahn. Fast überall wurde er ausgelacht und gescholten, weil Holzräder und Eisenkufen zwar schön und geeignet zur Festdekoration, nicht aber zum heutigen Gebrauch sind. So mußte er es sich gefallen lassen, von dem schnöden Gesindel synthetischer Gummireifen überspielt und fast gänzlich vernachlässigt zu werden. Des unzeitgemäßen Wunsches einziger Trost war es, daß das moderne Kautschukproletariat den Zuschauern weder Achtung noch Beachtung abzunötigen im Stande war, die Knarrigkeit seiner wenigen Lieblinge dafür da und dort wenigstens akustisch für die Bodenständigkeit des Handwerks zu werben vermochte.

Zu einer kleinen Palastrevolution kam es im Laufe der Vorbereitungen gegen ihre Exzellenz die Meinung, daß nur Fahrzeuge, die der Personenbeförderung auf der Straße dienten, würdig genug seien, am Corso mitgeführt zu werden. Während einiger Monate wußte dieses Fräulein Gerüchte von seiner

---

Legende:

- 8 Tag der Nachbarn: Die Fahnen der Regionalgemeinden werden aufgezogen (Werner Melchior, Wettingen)
- 9 Der Schulhausplatz vom Helikopter aus gesehen (Roger Kaysel, Wettingen, aus dem Fotobuch «Badenfahrt 1967»)
- 10 Hinter den Kulissen (Eugenie Mouton, Niederrohrdorf)
- 11 Die «Regionalstadturst» wird angeschnitten (W. Melchior)
- 12 Jugendfest: Fackelzug (Victor Bischof, Wettingen)
- 13 Festakt im Kurpark (W. Melchior)
- 14 Die Jugend tanzt den Cheek Hip (W. Melchior)
- 15 Straßenbild während der Badenfahrt (Hans Hörr, Spreitenbach)

Unwiderstehlichkeit zu nähren, doch wurde solcher Stolz schließlich beschämtd, als die alte Spanischbrötlbahn mit pathetischem Pusten und kläglichem Pfeifen an die Gefühle alter Badenfahrer zu appellieren begann und das Gespenst des städtischen Volkszorns gegen die herzlose Meinung heraufbeschwor. Da beugte man sich denn dem aufständischen Schienenungetüm, das ein höheres Badenfahrtsrecht gegen die Meinung der Planer in Anspruch nahm, und ging einen vorbildlichen Kompromiß zwischen dem Ancien Régime der Gefühle und dem Nonkonformismus einer Idee ein. Das mühsame diplomatische Geschäft schien sich aber zu lohnen: Schadenfreude über das Stolpern ihrer Exzellenz soll den allgemeinen Festeifer erhöht haben.

Ein sehr vielversprechender junger Herr, dem männiglich eine große Zukunft voraussagte, fand sich ebenfalls zum anfänglichen Treffen der Ideen ein und entwickelte sich bald zum Star in der erlauchten Gesellschaft von Geistesblitzen. Es war dies der Vorschlag, was immer auf Rädern über die Kinoleinwände der Welt schnurre, in Baden auffahren zu lassen. So weit so gut. Aber der junge Herr bewies in der Folge eine derartige Unersättlichkeit in seinen Ansprüchen, daß er den Corso, dem er Pate stand, beinahe in übles Gerede gebracht hätte. Denn er verleitete zu unlauteren Methoden, spekulierte auf die Gutgläubigkeit der Badener Biedermeier und hochstapelte mit Filmen und Stars daher, die es nie gegeben hat und nie geben wird. Man ließ ihn gewähren, denn es galt, dem anfänglichen Vorschlag Genüge zu tun. Er war ja auch ein feiner Herr und verlieh dem Kollegium von Leitgedanken eine weltmännische Note. Was tat's, wenn aus dem Bukett seiner Pläne zwei Sumpfblüten fielen? Beide gediehen prächtig, die eine an der Plage, wo sie Pläsier bereitete, die andere am wogenden Busen der Postresl. Ob sich der Scharfsinn der Zuschauer durch die Komödie des Herrn Vorschlag hat hinter Licht führen lassen oder ob man ihm um seiner Keckheit willen die Vergehen nachgesehen hat, ist bis heute nicht ans Licht gekommen. Noch lebt der Hochstapler jedenfalls auf freiem Fuß.

Die Idee schließlich, daß nur authentische Fahrzeuge als Repräsentanten ihrer Zeit am Corso paradieren sollten, erwarb sich im Verlauf der Zeit ein unerhörtes Prestige und wurde wohl aus diesem Grunde am wenigsten in Händel mit der widerborstigen Wirklichkeit gezogen. Als einer Dame mit dem Ruf großer Stilkenntnis und auserlesenen Geschmacks gelang es ihr, eine wohl einmalige Vielzahl von Vehikeln aus allen Epochen und aller Herren Länder vor einem verblüfften Publikum auffahren, aufzischen und aufdonnern zu lassen. Entscheidend aber war doch wohl der unwiderstehliche Charme, der von ihr ausging. Sie vermochte alles über die Besitzer kostbarer Bentleys und Bugattis und schmückte sich mit einer erstaunlichen Kollektion

von Old-Timers im Wert von rund einer Million Franken. Ein Heer von Verehrern segelte im Kielwasser dieser Idee und wandte monatelange Arbeit an die Suche und sachgemäße Ausstattung würdiger Fahrzeuge. Ihr zuliebe wühlten sich Begeisterte durch den Schutt einer Kiesgrube, um den daselbst stationierten Lastwagen dem Verfall zu entreißen und mit einer Rolle in Steinbecks «Grapes of Wrath» zu betrauen. In ihrem Dienst auch geschah es, daß der Londoner Doppelstöcker ein blutrotes Erinnerungszeichen in den Beton der Unterführung Haselstraße ritzte. Damit aber nicht genug: Nicht nur bewegte sie die Zehnder-Motorräder zur exquisiten Reprise ihrer einst berühmten Knattersymphonie, sondern sie ließ sich auch die Original-Dirigenten zu diesem Konzert verpflichten, den Sohn des Fabrikanten Zehnder und Badens alt Sous-Chef Müller, der jahrelang seinen Zehnder zur Arbeit dirigiert hatte. Den größten Erfolg erntete die ehrgeizige Echtheitsidee auf dem Gebiet des Rad- und MotorradSports, wo die schweizerischen Weltmeister in ihrem Namen Ehrenrunden drehten. Bei alledem wußte die Dame in vollendet Art, die Kosten solchen Aufwandes von sich fernzuhalten, und viele ihrer Verehrer machten sich ein Vergnügen daraus, sie freizuhalten. Schade, wenn auch verständlich, daß ihr Tagebuch verschlüsselt ist. Sonst fänden sich – wer weiß? – vielleicht noch weitere Rechnungen wie diese (ebenfalls authentische):

Kosten für Fahrzeug	400.–
Vorfreude	-200.–
Freude	<u>-200.–</u>
	000.–

Die Architekten des Corsos sind mit der Einberufung einer so erlauchten Gesellschaft von Ideen ein nicht unbeträchtliches Wagnis eingegangen. Leichter wäre es sicher gewesen, die Führung einem jener bewährten Rezepte zu überlassen, die sich mit besten Referenzen und mit dem Gebaren bodenständiger Rechtschaffenheit darum bewarben. Manches wäre dadurch weniger aufreibend geworden; auch hätte sich diese oder jene Kritik vermeiden lassen. Aber es hätte auch die Spannung gefehlt, die der Umgang im ungewohnten Milieu erzeugt, und niemand hätte sich in der großen Kunst üben können, die schwierigen Charaktere eigenwilliger Einfälle mit dem eingespielten Gang der Gewohnheiten, der so schwer Störungen erträgt, zu versöhnen. Ein Kunststück war es, vom leichten Anfang auf einem schwierigen Weg ans gute Ende zu gelangen. Es ist geglückt.

Jene Idee aber, die von allem Anfang an scheinbar die ausgefallenste war und ihres fremdländischen Namens wegen das helvetische Publikum zu kriti-

schem Getuschel reizte, die ihre ältliche und abgelebte Cousine, die Umzugstradition, schnöde verstoßen hatte und nun deren Stelle einnahm, die Corso-Idee selber war es schließlich, die am meisten zum Gelingen des Unternehmens und zur Versöhnung beitrug, wenn sich die Einfälle in die Haare gerieten. Denn mit dem Stichwort «Corso» verbanden sich planerische Möglichkeiten, die schlechterdings allen Ansprüchen gerecht wurden. Der «Corso» in italienischen Städten führt seinen Namen von den Pferderennen, die in noch nicht ferner Vergangenheit Karnevalstage oder kirchliche Feierlichkeiten zu beschließen pflegten. In Rom zum Beispiel führt der Corso als lange, sehr enge, schnurgerade Straße von der Piazza del Popolo zum venezianischen Palast und ist noch heute eine der belebtesten Verkehrsachsen der Stadt. Im 18. und 19. Jahrhundert fuhren hier die vornehmen Römer an den Sonntagabenden spazieren. Vom venezianischen Palast her rollten die Kutschern in langer Reihe über den Corso vor das Tor. Oft aber wandten die Fiaker die Wagen schon beim Obelisken auf der Piazza del Popolo und schlossen sich einer fast ebenso langen Fahrzeugschlange zur Rückfahrt an. Man grüßte die entgegenkommenden Herrschaften, schrie sich etwas zu und hatte der Enge wegen doch nie Gelegenheit, anzuhalten und Gespräche zu führen. Einer Lebensader gleich ertrug der Corso keine Stockung. Unterdessen sammelte sich an den Rändern der schmalen Straße viel Volk, dessen Blicke nach der herrschaftlichen Pracht gierten, auf den Balkonen dagegen junge Damen und Herren, deren Eleganz nach Bewunderung schrie. Roms Bevölkerung gab sich ein großartiges Rendez-vous, zu dem alles geladen war was Augen hatte, um die Pracht zu genießen, und was glänzend genug war, um Beachtung zu finden. Der Corso war der Tummelplatz für alle, die etwas sehen oder selber gesehen werden wollten.

Dasselbe lässt sich mit demselben Recht auch vom Badener Corso sagen, der sich an den zwei Sonntagen der Badenfahrt durch die Enge der Innenstadt bis über die Gemeindegrenzen hinaus und wieder zurück bewegte. Sehen und gesehen zu werden war auch in unserem festlichen Kaleidoskop Trum pf, und dieses Stichwort versteckte sich sowohl hinter jedem Titel der dreizehn thematischen Gruppen des Zuges als auch hinter dem Gesamtmotto: «Räder machen Leute». Ob sie zum Rendez-vous in die Bäder fahren, über sonntägliche Straßen flitzen oder zur täglichen Arbeit hasten: Immer wollen sie auch bewundert und beurteilt sein. Wer eben noch vertrauter Nachbar war, rollt jetzt im Gefolge von Stars und im Rhythmus fremdländischer Rhapsodien zwischen endlosen Zuschauerspalieren und ist für einige Augenblicke der Gewöhnlichkeit des Alltags enthoben. Der Prominenz von gestern folgt als Gilde der Playboys die heutige. Ohne Leute, die Kleider machen, und

ohne die Narrheiten der Mode ist keine sonntägliche Spazierfahrt im Gedränge der Öffentlichkeit denkbar, und ebensowenig darf bei einer solchen Schaustellung das sportliche Vehikel fehlen, röhrt doch gerade von dieser Art des Vergnügens der Name des «Corso», der Rennbahn. Daß auch die Feuerwehr mit von der Partie sein muß, kann nicht wundernehmen, denn sie tritt noch heute in manchen Städten alljährlich zur prunkvollen Parade an. Nicht nur eine einzelne Gruppe, sondern der Corso überhaupt war ein Potpourri im wahrsten Sinne: ein Augenschmaus für die festliche Menge, ein köstliches Ragout von Bildern und Farben, gewürzt mit tausend Überraschungen und angerichtet mit einem Schuß liebenswürdiger Eitelkeit. Die Mixtur war verblüffend. Natürlich sprang, was Rang und Namen hatte, am ehesten in die Augen: Kaiserin Eugénie etwa, die Witwe Napoleons III., mit ihren Kostümen, die für unsere Urgroßmütter unbedingt vorbildlich gewesen sind und länger leben sollten als die Werke ihres Gemahls, der einst als «arbiter mundi» die Geschicke Europas bestimmt hat. Um nichts stand ihr Katharina die Große nach, die ihrer deutschen Herkunft wegen als «erfolgreichste Gastarbeiterin aller Zeiten» apostrophiert worden ist und deren Troika seit Gogols «Toten Seelen» zum Sinnbild des unaufhaltsam vorwärtsstürmenden Rußland geworden ist. Größe und historisches Gewicht nahmen auch jene Bürger in Anspruch, die «zu Ehren des Kantons Baden» (1798–1803) auf dem Bäderplatz einen Freiheitsbaum aufrichteten und damit der neuen Freiheit, die aus Frankreich kam, auch in der ältesten Demokratie Europas Geltung verschafften. Grund genug zu Stolz und Genugtuung bei den wackeren Badenern wie im Publikum.

Alles Spektakuläre und der Aufwand einer großen Welt und Geschichte aber bedurfte der Würze des Details, und wer wirklich erschienen war, um zu sehen, der kam gerade hier auf seine Rechnung. Nicht allein der Rolls Royce des indischen Vizekönigs, sondern was sich im glänzenden Lack und Chrom und im Scheinwerferglas des tonlos dahingleitenden Cabriolets spiegelte, war verblüffend: die in Bewunderung verkniffenen oder geöffneten Münder der Zuschauer, die Farben der Fahnen und Blumen. Das eine oder andere Ungetüm der modernen Landstraße durfte einem in der Vielfalt vielleicht entgehen, aber das Fräulein auf dem skurrilen Dreirad und die Bewegung der dünnen Speichen in den hohen Rädern und der schmalen schwarzen Streifen auf dem langen Kleid muß man gesehen haben. In Turgi ist wohl jeder Bewohner der Region schon vorbeigekommen, aber von Turgi zu sprechen, ohne dessen Wappen im Corso zu kennen, das Unsagbares beinhaltete, war während der Badenfahrt 1967 nicht mehr möglich. Liszts Name und Musik waren zwar zu allen Zeiten für viele ein Begriff. Welcher Baden-

fahrer aber wird je wieder eine Melodie des Ungarn hören können, ohne sich der unnachahmlichen, schwermütigen Geste zu erinnern, mit welcher der Komponist seinem Publikum in Baden für den Applaus dankte?

Karossen, Equipagen und Landauer, historische Gewänder, Pferde und Blumenschmuck haben vielleicht die beste Chance, die festlich gestimmte Bevölkerung in ihren Bann zu ziehen. Aber gerade der Badener Corso hat bewiesen, daß sich der Schaulustige auch an technischen Wunderdingen, die jeder Gemütlichkeit entbehren, sattsehen kann. Den zum Teil freigelegten Motor jenes Dreiradwagens, der vor 45 Jahren einen Weltgeschwindigkeitsrekord erzielt hat, trennen zwar Welten von dem Biedermeiermädchen auf seinem Eselchen, aber niemand wird dem durchsichtigen Gefüge von Gußeisen, Kupfer und Aluminium seine besondere Schönheit absprechen wollen. Ähnliches wäre von dem eleganten Unterbau des Crout-Steamers zu sagen, dem spleenigsten Fahrzeug des ganzen Corso, denn Federn, Ketten, Achsen, Speichen und Schutzbleche sind hier nicht nur notwendige Teile eines gut funktionierenden Ganzen, sondern in ihrer leichten und klaren Form zugleich auch Schmuck. Die Schönheit der Technik hat heute einen ganz besonderen Anspruch darauf, im Kunterbunt der Erscheinungen gesehen zu werden.

Daß dem Anfang besondere Schwierigkeiten beigemessen werden müßten, ist bestritten worden. Das Gegenteil scheint der Fall zu sein. Denn wehe dem, der einmal begonnen hat, vom Corso zu plaudern, der selber keinen Anfang und kein Ende hatte, sondern sich drehte wie die Räder, auf denen er rollte. Nicht anzufangen – aufzuhören fällt schwer.

Ruedi Hoegger