Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

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

Band: 64 (1989)

Artikel: Reminiszenzen an die Dampfromantik : im Zug von Mellingen nach Baden

Autor: Zehnder, Josef

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-324357

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: 15.07.2025

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

REMINISZENZEN AN DIE DAMPFROMANTIK

IM ZUG VON MELLINGEN NACH BADEN

Wie es sich für echte Buben gehört, spielte auch in meiner Kindheit die Eisenbahn eine wichtige Rolle. Auch ich erinnere mich noch gut «Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen sass» (Peter Rosegger).
Im Nachbarstädtchen Mellingen stampften auf dem hohen Bahndamm bis Mitte der vierziger Jahre Dampflokomotiven vorbei; sie erinnern heute an eine ruhige und beschauliche, aber längst vergangene Zeit. Die Eisenbahnbrücke über die Reuss mit einer Höhe von mehr als 50 Metern in einsamer, waldreicher Umgebung war selber schon eine Attraktion. Die Züge mussten sie mit reduzierter Geschwindigkeit überqueren, weil ihre Tragfähigkeit verhältnismässig gering war. Anfang der dreissiger Jahre wurde sie im Hinblick auf die spätere Elektrifikation der Linie Aarau–Suhr–Wettingen erheblich verstärkt. Als die Heitersberglinie gebaut wurde, musste der grosse Reussübergang erneut massiv ausgebaut und das Trassee gehoben werden. Heute zählt diese Linie der Städteschnellzüge (Zürich–Bern) zu den modernsten der Schweiz, und aus der einst so verträumten Gegend ist eine «Rennstrecke» der SBB geworden.

Arbeiterzüge mit Anlauf

Aber zurück zu den alten Tenderloks mit ihrem Dampfen, Schnauben und Qualmen. In den späteren zwanziger Jahren verkehrten nur Kompositionen mit leichten Dampfmaschinen auf der Linie der ehemaligen Nationalbahn. Als die Brücke saniert war, versahen auch schwere Loks mit Schlepptender, die früheren Schnellzugslokomotiven, den Dienst. Auch diese waren nicht immer in der Lage, die langen Arbeiterzüge im Eiltempo von und nach Baden-Oberstadt zu bringen, denn sowohl von Baden nach Dättwil wie von Mellingen nach Dättwil sind erhebliche Steigungen zu überwinden. Die Anfahrt war besonders interessant zu beobachten, wenn die Zugslast schwer und das Wegkommen mühsam war.

Dieser Umstand bot aber auch nicht zu unterschätzende Vorteile: Beinahe jeden Morgen trabten im letzten Moment vor der Abfahrt Nachzügler heran, vielfach notorische Spätaufsteher. Diesen war Gelegenheit geboten – nicht zur Freude der oft aufgeregten Stationsbeamten und des Fahrpersonals –, auf den mühsam anfahrenden Zug aufzuspringen. Das war nur möglich, weil die Bahnwagen von damals vorne und hinten Eingänge aufwiesen, welche über Treppen zu erreichen waren. So wenig Komfort diese «Transportkisten» zu bieten vermochten – sie waren nur mit Holzbänken ausgestattet und man wurde darin kräftig gerüttelt und geschüttelt –, erlaubten sie manchem Passagier sein Ziel bzw. seinen Arbeitsort rechtzeitig zu erreichen. Dasselbe ereignete sich gelegentlich auch am Abend in Baden, wenn Heimkehrer zu lange vor ihren Biergläsern sassen! Verspätungen gab es bisweilen auch im Winter, wenn viel Neuschnee gefallen war und die arg strapazierten Zugsmaschinen zusätzliche Schwierigkeiten bewältigen mussten.
In Mellingen stiegen viele Bahnreisende zu, welche auf beiden Reussufern wohnten. Von Stetten, Künten wie auch von Wohlenschwil, Tägerig, Göslikon, Nesselnbach und Niederwil kamen sie mit ihren Velos angefahren. Die Leitung der Nationalbahn war bestrebt, möglichst viele Flusstäler anzuschneiden, um deren Verkehr an sich zu ziehen, so auch das wichtige Reusstal. Morgens und abends war der Zug vollbesetzt. Der Lokführer musste in diesem Falle «Volldampf» geben. Die grossen Räder drehten unter starker Lärmentwicklung schnell, ohne freilich viel mehr zu beschleunigen. Während der Dämmerung – des Nachts verkehrten keine Züge – sprühten dabei so sehr die Funken, dass es einem darob beinahe fürchtete. Tagsüber fuhren nur wenige Kurse in beiden Richtungen. Die erste Komposition am Morgen, eben der lange «Arbeiterzug», erreichte Mellingen um ca. 6 Uhr. Er war bereits mit viel Volk besetzt. Wir hörten von weitem das Donnern über die Brücke, welche Geräusche je nach Wetterlage – Föhn, kalte klare Luft oder Unwetter – unterschiedlich waren. Wenn wir um diese Zeit noch nicht aufgestanden waren, wussten wir, «wieviel es geschlagen» hatte.

Pünktlich wie die Eisenbahn

«Klassische Zeiten» wiesen auch der «Elf-Uhr-Zug» und der «Nachmittagszug» um 15 Uhr auf. Dies bedeutete für uns eine Zeitorientierung bei der Feldarbeit, weil wir über keine Uhren verfügten und so die Mittagspause oder die Rast für das «Zobig» einigermassen ausmachen konnten. Der eher dumpfe Ton der Dampfpfeife als Signal bei unbewachten Übergängen und selten auch bei geschlossenen Signalen diente uns als weiterer Hinweis auf fahrende Züge. Ein Halt gebietendes Zeichen gab dem Lokführer jeweilen Anlass zu Unmut und Ärger. Besonders auf dem hohen Damm vor der Station Mellin-

gen war ein Weiterkommen bzw. Anfahren in der scharfen Linkskurve oft mit Schwierigkeiten verbunden. Dampfstösse in die Zylinder und schleifende und pfeifende Räder waren die Folge. Auch «rasante» Dampfzüge gab es damals. Wenn wir vom Bahnhof Baden-Oberstadt unsere Arbeitsplätze ansteuerten, war oft die Barriere beim Restaurant Falken geschlossen. Wie staunten wir, wenn dort Züge der Furttallinie (Oerlikon–Otelfingen–Würenlos–Wettingen) mit Dampfloks mit hoher Geschwindigkeit vorbeirauschten, häufig mit verkehrt vorgespannter Lokomotive. Von der Wettinger Bahnbrücke bis Baden weist das Trassee ein Gefälle auf, was ein grösseres Tempo ermöglichte.

Die erste Fahrt

Ich mochte etwa drei Jahre alt gewesen sein (1923). Wir besuchten meine Patin im Freiamt. Die Erinnerung an dieses Ereignis selber ist nur noch schwach und eher schleierhaft. Ich weiss aber noch gut, was ich empfand, als wir die Reussbrücke überquerten. Der Vater hob mich ans Wagenfenster – und der Blick auf die tief unten dahinströmende Reuss und auf die Findlinge im Wasser sowie auf die hohen und weiten Wälder ist mir für immer im Gedächtnis haften geblieben. Heute dürfte man beim Tempo der Städteschnellzüge nur noch einen kurzen Schnappschuss von dieser Romantik erhaschen können. Diese schönen und beschaulichen Zeiten gehören endgültig der Vergangenheit an. Mühsam die Steigungen überwindende Dampfkolosse mit ihrem Schnauben und Zischen, eine lange Rauch- und Dampffahne über den Zügen, die dunklen Pfeifsignale in der Abenddämmerung sowie das charakteristische «Stöhnen im Zweitakt» der Bremskompressoren bei stehenden Maschinen sind zum Inbegriff der Dampfromantik von einst geworden.

Josef Zehnder